17e Année. — N° 821
Pour la publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, Boulevard des Italiens, Paris.
Le numéro : 50 centimes
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
13 Juin 1914. — Tous les Samedis
Rédaction et Administration 90, Champs-Elysées, Paris.

DANS CE NUMÉRO, UN HORS-TEXTE : EUGÈNE RENAUX

VIE AU GRAND AIR

UN SMASH DE WILDING

L'invincible A. F. Wilding a remporté, cette année encore, le championnat du monde de tennis sur terre battue.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LE PLUS SCULPTÉ
DES
PNEUS SCULPTÉS
C'EST LE
BURNETT
SUCTION CUP

Verre Souple

Pour encadrements de

SOUPLE
TRANSPARENT
ININFLAMMABLE

DOCUMENTS PRÉCIEUX
CARTES, PLANS
PHOTOGRAPHIES

DEMANDER ÉCHANTILLON GRATUIT

SHEEN & MOREAU

PARIS, 46, Rue Saint-Charles, PARIS

Téléphone : Saxe 44-11 — Télégramme : Jonsheen-Paris

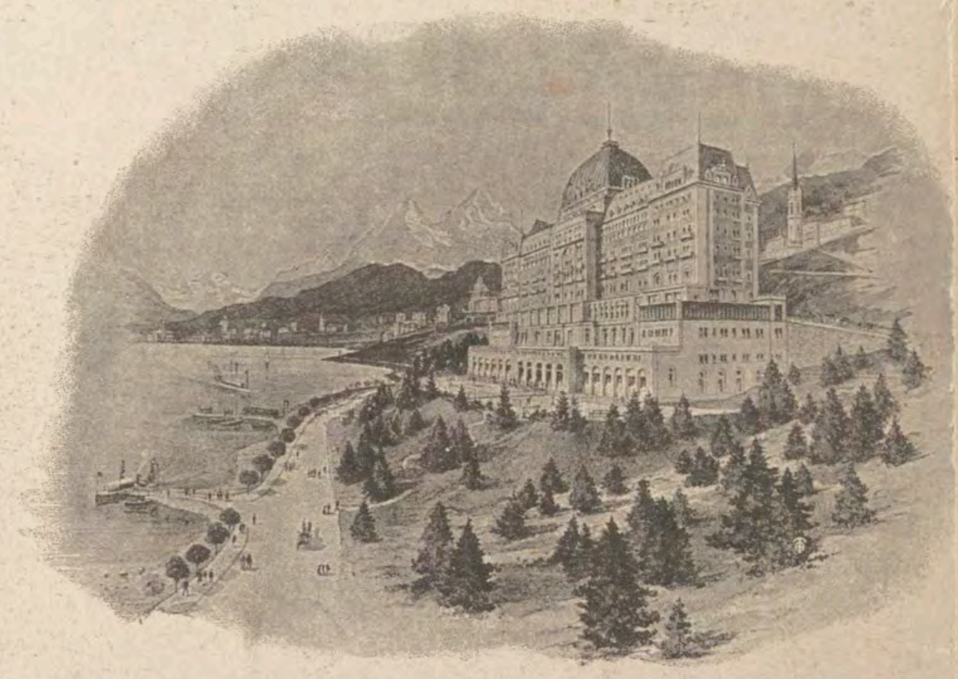
ST-MORITZ-DORF

(Engadine, Suisse)

Station Balnéo-Climatérique la plus élevée de l'Euro

Grand Hôtel St-Mori

450 lits ✖ Ouvert depuis Décembre 1905



L'Hôtel de luxe des Alpes

SAISON D'ETÉ : JUIN-SEPTEMBRE

Appartements de famille, avec salle de bains et cabinets de toilet plein midi. — Doubles corridors assurant une tranquillité absolu Magnifique hall. — Terrasse et restaurant français dominant le — Lawn-tennis, croquets, etc. — Deux concerts par jour. — de luxe : Calais-Paris-Saint-Moritz.

Pour prospectus, etc., s'adresser à la Direction.

Vente annuelle

CHAMPAGNE MERCIER ÉPERNAY

4 Millions de Bouteilles

La PHOTOGRAPHIE des COULEU
AVEC LES PLAQUES
AUTOCHROMES LUMIÈ

est plus simple et plus facile que la Photographie en
Reproduction exacte de toutes les Couleurs de la nature.

LUCERNE

HOTEL DES BALANCES & BELLEVUE

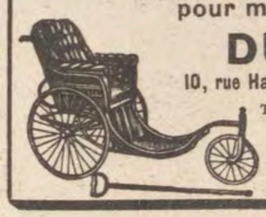
Maison de 1er ordre. Situation magnifique. Appartements avec bains. Excellente cuisine. Auto-garage. Prix modérés. Ouvert toute l'année.

Demandez Guide historique " Vieux Lucerne ".

Restaurant Cecil.
Grill Room.

J. HÄCKI, propriétaire.

VOITURES DE PROMENADES
pour malades et blessés



DUPONT
10, rue Hautefeuille, PARIS (VIe)
TÉL. Gobelins 18-67

Catalogue franco

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS
BANDAGES CURATIFS. BAS-VARICES
LE GONIDEC, 24, rue Rambuteau, PARIS

CHAMPAGNE GALIS-LOSSEAU REIMS

GOLD STARRY
PORTE PLUME RÉSERVOIR
Le meilleur marché

INVERSABLE
Safety N°39 15 frs
beau
JANDELLE 8, rue Frmes
En vente dans toutes les Pa

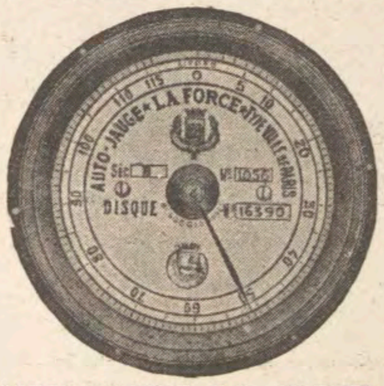
GAUD

LE NOUVEAU PORTE-PLUME RÉSERVOIR Breveté en tous pays
SE CHARGE AVEC DE L'EAU
L'ENCRE SE FORME AUTOMATIQUEMENT
Fabrication Irréprochable - Plus de Fuites
Demandez Catalogue Illustré **N° 10** à **Mr V. DEGEN, 11, Rue du Perche. PARIS**

Quelques gouttes de l'AROME des **FELLAHS**

Rendent suave et parfument le **TABAC** *sans en changer :: le goût ::*

AMIOT, dépositaire. 68, rue de Rivoli, **PARIS**



AUTO-JAUGE LA FORCE
SEUL COMPTEUR D'ESSENCE POUR VOITURES ET CANOTS AUTOMOBILES POINÇONNÉ PAR L'OCTROI DE PARIS
H.-J. LA FORCE, 13, rue Gide (LEVALLOIS)
Tél. 14

VOITURETTES **SUÈRE** *212, av. Daum PARIS*

PREMIÈRE DE SA CATÉGORIE

Courses de Marly, de Rouen, d'Orléans, d'Amiens, de Tours (5 courses, 5 v

CATALOGUE 1914 GRATUIT

CYCLES ALGOR
44, Avenue de la République, PARIS
Fournitures générales pour cycles
Réparations en tous genres
ARTICLES POUR SPORTS
CATALOGUE FRANCO

CYCLES et MOTOCYCLETTES
NEUF et OCCASION
REPARATIONS et GARAGE
HARRANGER Construct.-Mécanicien
33, Boulevard Pasteur ✖ PARIS-XVe

PARIS-ROUEN-PARIS
JOUVE, 1er de sa catégorie sur
LURQUIN-COUDERT
E. TRAIN, constructeur
PARIS, 19, rue Planchat, PARIS

Bougie Standa

17e Année — N° 821.

Le Numéro : **50** Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70

13 Juin 1914. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs.
Étranger. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

LE BELGE MOTTIAT GAGNE PARIS-BRUXELLES

La course Paris-Bruxelles, disputée dimanche dernier, a été marquée par l'écrasement des routiers français et le triomphe des Belges. Jamais encore, depuis le temps où nos voisins récoltent tant de lauriers, nous n'avions subi un tel échec. Toutes les places d'honneur ont été prises par les Belges, que le temps épouvantable favorisa. La victoire est revenue à Mottiat, vainqueur de Bordeaux-Paris en 1913 et du Tour de Belgique en 1914. Il a triomphé en 14 h. 57 m. 25 s. pour les 430 kilomètres du parcours. (Bicyclette Thomann, pneus Soly.) *Louis Heusghem était 2e à 10 secondes, précédant Vandaele,* (pneus Soly) *3e, Rossius,* (pneus Soly) *4e, Blaise* (pneus Soly) *5e, Verdick* (pneus Soly) *6e. 9 coureurs seulement finirent la course.*

LA TRIBUNE DES CONCURRENTS AU CHAMPIONNAT DU MONDE DE TENNIS

Les Championnats du Monde de tennis sur terre battue se sont disputés du 29 mai au 8 juin, sur les courts du Stade Français, à Saint-Cloud. On reconnaît sur cette photographie : M. et Mme Fick, Decugis, Mlles Aranyi, Lenglen, C. Mathey, Plantier, le champion belge Duvivier, Laurentz, le Hongrois Zsigmondy, Miss Ryan, Mme de Borman et le grand critique anglais Wallis Myers.

LES CHAMPIONS DU MONDE DE TENNIS

PAR JACQUES QUELLENNEC

Quelle impression peut-on conserver des Championnats du Monde de 1914, sinon que le soleil leur a un peu fait défaut? Comme leurs devanciers, ils ont su attirer une assistance nombreuse, ils ont réuni un lot d'engagements comme seule une épreuve de cette envergure peut le faire, ils nous ont fait faire la connaissance d'excellents joueurs qui n'étaient pas encore venus en France, mais ils ont manqué de gaieté, parce que le grand soleil qui transforme les bois de Saint-Cloud en un paradis d'ombre et de verdure a souvent fait place au froid et à la pluie.

Le beau temps, d'ailleurs, n'est pas seulement indispensable pour accroître le succès du tournoi, il assure aussi la régularité des résultats. Il n'est pas indifférent, en effet, à beaucoup de joueurs de produire un effort en plein soleil sur un court bien sec et ferme ou de se sentir geler sur un terrain arrosé par des pluies trop fréquentes et gratifié d'une faible lumière échappée de nuages épais.

Faut-il attribuer à ces changements de température un certain nombre des surprises qu'il y a eu à enregistrer ? C'est assez probable, mais à toutes, cependant, on ne peut trouver une excuse, et ce sera toujours un des grands attraits du tennis d'avoir pour lui une bonne part de glorieuse incertitude du sport.

Du côté organisation, les Championnats du Monde de cette année n'ont pas présenté beaucoup de changements. Tout cependant a été amélioré, agrandi, embelli. Les courts ont été entièrement refaits, les tribunes ont été aménagées pour contenir mille personnes de plus que l'année dernière et le terrain du Stade Français tout entier est merveilleusement paré pour recevoir les visiteurs.

Du côté sportif, au contraire, chaque année, le Championnat revêt une physionomie nouvelle. En 1912, ce fut la victoire magnifique des joueurs allemands; en 1913, la défaite lamentable et complète des Français ; en 1914, une grande part d'intérêt s'est attachée aux faits et gestes de l'équipe anglaise.

On se souvient, en effet, que les années précédentes l'élément anglais, qui est cependant prépondérant dans le monde du lawn-tennis, n'avait pour ainsi dire pas été représenté à Saint-Cloud. Cette fois-ci quelques très bons joueurs sont venus et ils n'ont pas eu de peine à figurer très honorablement dans le tournoi.

Faisons remarquer, avant de passer en revue chacune des épreuves, qu'une malheureuse coïncidence de dates a empêché les Allemands d'être à Paris en temps voulu. Un tournoi important, auquel ils prenaient part à Berlin, n'a pris fin que le mardi, ce qui ne permettait pas d'arriver à Saint-Cloud à temps pour disputer les éliminatoires. Espérons que la Fédération Internationale saura l'année prochaine, faire éviter de si fâcheuses coïncidences.

Les différentes épreuves du Championnat du Monde avaient réuni un total d'engagements plus élevé que jamais.

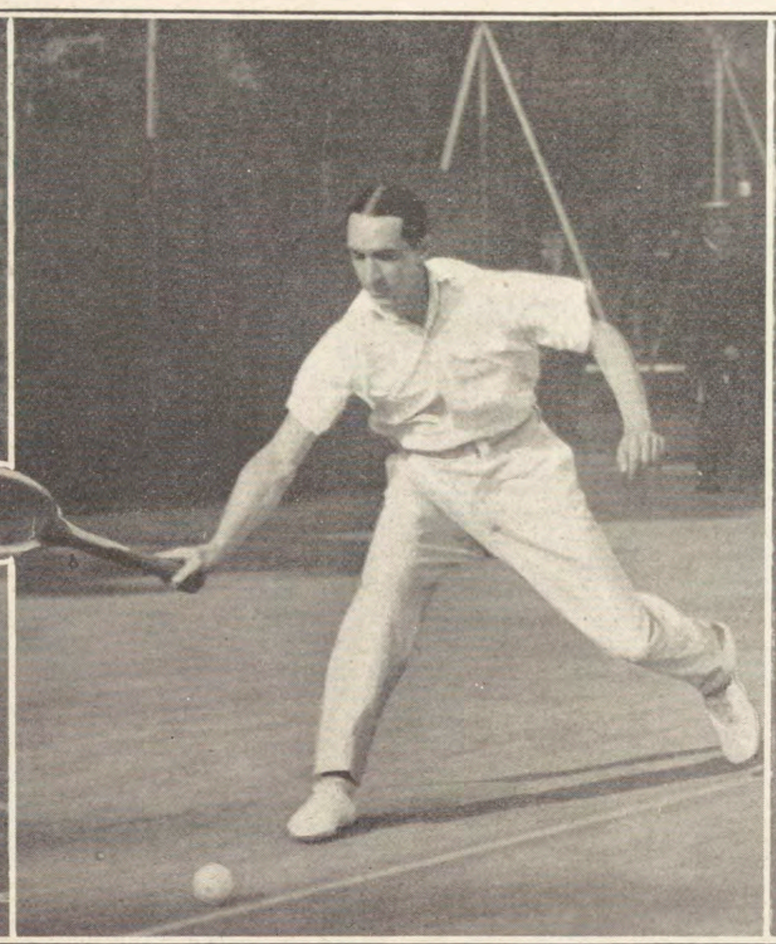
Dans le simple messieurs, 43 joueurs étaient inscrits, mais la mul-

WILDING

Wilding a remporté pour la seconde fois le championnat du monde sur terre battue.

LE COMTE SALM

Malgré sa forme éblouissante, le comte Salm a dû s'incliner devant Wilding.

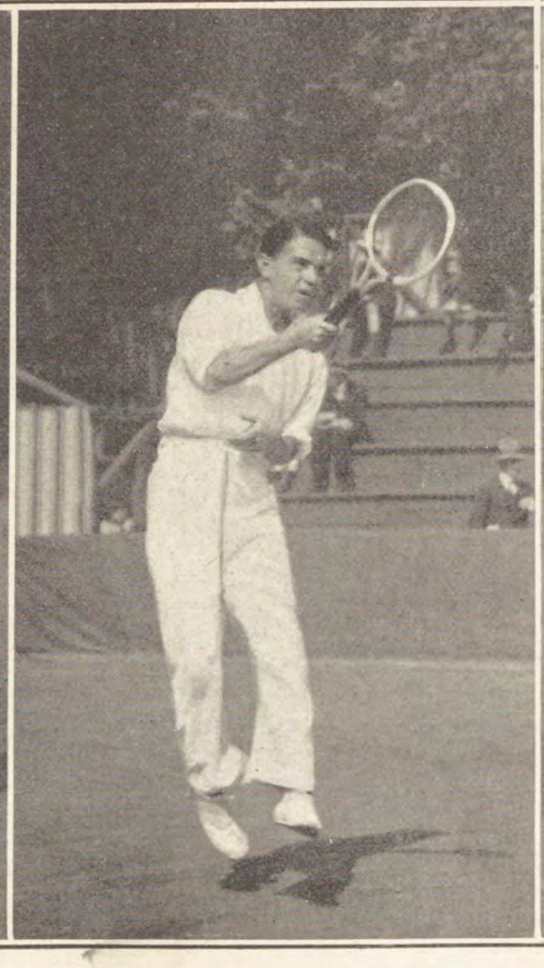


QUELQUES CONCURRENTS DU CHAMPIONNAT

A gauche, en haut : Mme de Borman, au-dessous : Kehrling. — A droite, en haut : Mlle S. Amblard; au-dessous : de Borman. Au milieu : Max Decugis qui remporta le Championnat du monde double mixte avec Miss Ryan et le double messieurs, avec Germot.

tiplicité des prétendants au titre de champion n'a pas empêché presque tout l'intérêt de se concentrer sur les victoires successives de Wilding. L'Australien est-il en aussi belle forme que l'année dernière? Voilà, en réalité, la seule question qui s'est réellement posée. Et lorsqu'après son match contre Kingscote on put répondre affirmativement, le Championnat était couru et les assauts de Decugis et du comte Salm étaient d'avance voués à l'insuccès.

Pourtant Wilding nous était arrivé au début du tournoi moins agile que l'année dernière. Il avait l'air de peiner sur le court et ses drives sortaient souvent au lieu de rebondir, à quelques centimètres en deçà de la ligne de fond. Mais, noblesse oblige, et Wilding a fait ce qu'il fallait pour se mettre parfaitement en forme. Chaque matin, levé de bonne heure, il faisait, avec un adversaire de fortune, une petite partie d'entraînement à Saint-Cloud. Quand l'adversaire était de très bonne volonté, il lui faisait envoyer successivement quelques séries de revers, de lobs, de volées. Bref, il a pris, comme toujours, très au sérieux la défense de son titre et c'est pourquoi il a su le conserver.



F.-G. LOWE
L'Anglais Lowe fut battu par le comte Salm, dans sa série.

GERMOT
Germot se rendra à Wimbledon pour défendre nos couleurs.

GAULT
Gault n'a pas réalisé les espoirs que l'on fondait sur lui.

HEYDEN
Le joueur allemand a battu Gore, dans les premiers tours du simple.

Mme GOLDING

Mme Golding fut battue dans le Championnat du monde simple dames par Mlle Lenglen.

Mlle POUJADE

Mlle Poujade, a très brillamment éliminé la championne suisse Mme Dahl.

Mlle BROQUEDIS

Mlle Broquedis fut battue par Mme Golding, en deux sets.

Beaucoup des parties des premiers tours ont cependant été intéressantes, quelques-unes mêmes nous ont ménagé des surprises. Gobert faillit être éliminé par son camarade de club Chancerel. Notre artilleur national qui débarquait à vrai dire de son train militaire trouva devant lui un Chancerel extrêmement brillant, qui visait et pointait à merveille. La rencontre ne se termina qu'au cinquième set par un minime avantage de 6-4 à Gobert. Gageons que l'année prochaine, Chancerel ira beaucoup plus loin dans le championnat. Decugis lui aussi eut dans les premiers tours un moment d'angoisse. Il jouait contre Kehrling, sans conviction d'ailleurs et s'obstinait à donner au Hongrois des revers que celui-ci renvoyait admirablement placés. Le deuxième set fut ainsi perdu et, comme un malheur n'arrive jamais seul, Max cassait aussi un boyau de sa raquette. Or comme tous les grands joueurs, Max n'a qu'une seule bonne raquette, les autres ne servent pas à jouer, elles donnent simplement une contenance pour faire son entrée sur le court. C'était donc avec la perte de la bonne raquette la perte du match. Heureusement, Kidston l'Australien passait par là en quête de quelque « snapshot » à prendre. Une longue pratique du tennis lui a fait apprendre toutes les ficelles du jeu et même celles des raquettes. Il offrit ses services et en cinq secs il répara la corde cassée. Dès lors Max reprit confiance et gagna sans peine.

A.-W. Gore et W.-H. Laurentz n'eurent pas la chance d'éviter l'élimination, pour des raisons différentes d'ailleurs : l'un est un peu vieux, l'autre encore trop jeune. Ils se laissèrent éliminer respectivement par l'Allemand Heyden et le Belge de Borman.

LA BELLE FORME DE SALM

Il faut maintenant signaler la belle ascension du comte Salm vers la finale. Déjà au championnat de France il avait étonné bien des spectateurs, mais à Saint-Cloud il s'est véritablement surpassé, éliminant avec facilité Gobert et Poulin et triomphant par la résistance, de F.-G. Lowe, l'un des meilleurs joueurs anglais. Notons que lui aussi sait soigner sa forme, non peut-être comme Wilding par un entraînement méthodique, mais par de petits artifices qu'il emploie au dernier moment : massage à l'eau de lavande, mouchoir mouillé ou casquette à ventilation forcée, chaussettes et demi-chaussettes de rechange, bref tout un arsenal qui lui donne une certaine supériorité sur un adversaire généralement moins bien outillé.

Le simple de dames a été cette fois-ci l'occasion d'un beau succès français. Dès les demi-finales il ne restait en présence que quatre joueuses françaises : Mlle Lenglen, Mlle Amblard, Mlle Broquedis et Mme Golding que son mariage n'a pas empêchée de rester Française au point de vue tennis. Les joueuses étrangères étaient cependant nombreuses et d'excellente classe, elles furent cependant éliminées : Mme Fick (Suède), par Mlle Amblard, Mme Dahl (Suisse), par Mlle Poujade, battue elle-même par Mme de Borman, Miss Fergus (Ecosse), par Mme Golding, enfin Mrs Satterthwaite, par Mlle Lenglen et Miss Ryan, par Mlle Broquedis. Malheureusement, dans une demi-finale, Mlle Broquedis s'est laissée battre par Mme Golding et a été privée ainsi de la récompense que ses magnifiques parties éliminatoires lui avaient permis d'espérer.

Dans la finale, serait-elle parvenue à renouveler sa victoire de l'autre semaine contre l'extraordinaire Suzanne Lenglen ? Cela est probable. Mme Golding qui se présentait dans une forme splendide, était donc opposée dans la finale à une adversaire de 15 ans, elle fut battue en deux sets.

POULIN

Poulin, en très belle forme arriva jusqu'aux demi-finales.

Le championnat double nous a procuré comme d'habitude des émotions nombreuses. Dès le deuxième tour Gore et Kingscote nous donnèrent une magnifique leçon d'énergie en réussissant à gagner contre Gobert et Laurentz alors qu'ils avaient contre eux les deux premiers sets et quatre jeux du troisième. Leur entente est presque parfaite et ils ont une mobilité sur le court que beaucoup pourraient leur envier.

Micard et Manset faillirent se faire battre par la combinaison de fortune de M. Dupont et H.-L. de Morpurgo, enfin Kehrling et de Zsigmondy éliminèrent très brillamment Gault et Poulin.

Au troisième tour Decugis et Germot firent une très belle partie contre Lowe et Wallis Myers, puis au tour suivant livrèrent peut-être la plus belle bataille qu'on ait vue à Saint-Cloud à la paire Watson-Duvivier. Ces derniers très en main, très actifs, enlevèrent les deux premiers sets sans laisser même leurs adversaires souffler, mais cet effort les avait épuisés et après une lutte splendide au 3e set, les Français prirent le meilleur et terminèrent en gagnant 6/0, 6/2.

Le double mixte avait réussi un nombre imposant d'excellentes paires qui toutes ont échoué devant la combinaison imbattable de Decugis et Miss Ryan. L'Américaine qui joue avec notre champion depuis un an déjà, sait seconder admirablement son partenaire et son jeu spécial, où la volée joue un grand rôle, surprend beaucoup, même les meilleurs adversaires.

LES NOUVEAUX CHAMPIONS

Les finales qui ont dû être remises du dimanche au lundi à cause de la pluie ont été interrompues par une très forte averse.

Les deux épreuves simples de dames et de messieurs avaient déja été jouées, offrant a peu près la même physionomie. Dans l'une Mlle Lenglen plus régulière que Mme Golding a très bien su varier la longueur de ses coups pour énerver son adversaire et a remporté ainsi son premier championnat du monde. Dans l'autre le comte Salm s'est heurté en la personne de Wilding à un véritable mur qui lui a retourné inlassablement même les balles les plus difficiles. Pour donner une idée du jeu de l'Australien, disons que Salm n'a fait que 4 points dans le 1er set dont deux d'ailleurs sont dus à des doubles fautes de Wilding.

Le double messieurs était déjà commencé depuis vingt minutes, lorsqu'un orage qui avait tonné tout autour du Stade depuis midi, vint enfin s'y abattre ; en un clin d'œil, le court fut inondé, et beaucoup pensaient que les résultats des deux dernières grandes épreuves serait acquis par W. O. Tout a une fin, heureusement, la pluie aussi et, vers 6 h. 1/2, sur un court plus ou moins séché par des moyens de fortune, Decugis et Germot reprenaient la lutte contre Gore et Kingscote, ayant en leur faveur un set à rien et deux jeux à rien. Mais la lenteur de la balle et l'état assez glissant du terrain ne les favorisaient pas, et après avoir péniblement sauvé le deuxième set à 11-9, ils perdaient le troisième à 6-8 après une lutte homérique. Cet échec fut le coup de fouet nécessaire pour eux et le quatrième set leur échut.

Le double de dames n'a pas d'histoire ; ce fut la lutte inégale de deux joueuses très fortes connaissant admirablement le jeu de championnat contre deux sœurs qui pouraient jouer extrêmement bien, si elles avaient un peu plus l'habitude des tournois.

C'est ainsi que se termina le championnat du monde de 1914, le premier dans lequel la France figure honorablement au palmarès.

JACQUES QUELLENNEC.

ROLAND GARROS — **EUGÈNE GILBERT** — **MAURICE CHEVILLIARD** — **BRINDEJONC DES MOULINAIS** — **LEON MORANE**

Demain dimanche, à Juvisy, une grande fête d'aviation, la plus sensationnelle organisée jusqu'ici, sera donnée par un groupement de pilotes décidés à se protéger eux-mêmes et à constituer une caisse. Les 15 plus célèbres rois de l'air feront admirer leur virtuosité. Nous donnons ici le portrait des concurrents. Garros, Gilbert, Brindejonc des Moulinais et Léon Morane piloteront des Morane-Saulnier, *Maurice Chevilliard, un* Farman-Gnôme.

AUDEMARS
Audemars, le fameux virtuose du Morane-Saulnier-Gnôme.

GAUBERT
Louis Gaubert, l'un des vétérans de l'aviation.

MARC POURPE
Pourpe, le héros des 4.500 km. dans le désert.

BILL
Le virtuose du Farman, l'émule de Chevilliard.

PRÉVOST
Prévost, l'homme des 200 kilomètres dans l'heure.

DOCTEUR ESPANET
Espanet montera son monoplan Nieuport-Gnôme.

MOLLA
Molla pilotera un monoplan Rep-Gnôme.

PÉQUET
Péquet conduira un monoplan Morane-Saulnier.

BAUDRY
Baudry pilotera un Morane-Saulnier-Gnôme.

ROSE
Rose montera un Morane-Saulnier-Gnôme

TOUS LES ROIS DE L'AIR EN PISTE

Une fête d'aviation comme jamais encore il n'a été permis d'en admirer et comme probablement nous n'en verrons plus sera organisée demain dimanche à Juvisy. Tous les rois de l'air y prendront part pour l'excellente raison qu'ils sont les organisateurs eux-mêmes. Un groupement de champions s'est formé en effet : comme personne ne songe à protéger les pilotes, ceux-ci ont pris la décision de se protéger entre eux et de faire appel au public pour les aider dans leur noble tâche. De là est née l'idée de la réunion de dimanche : tous les champions seront aux prises, tous donnant le maximum de leur valeur et de leur virtuosité. Ils espèrent que la recette sera fructueuse, non point pour obtenir de gros cachets, car ils voleront gratuitement, mais dans l'espoir de créer une caisse destinée à venir en aide aux aviateurs, une caisse qui saura secourir ceux qui en sont dignes et non ceux qui n'ont d'autre mérite que d'être recommandés. On voit donc quelle est la beauté de l'œuvre entreprise et la noblesse de la tâche que nos gloires aériennes vont essayer de mener à bien. Il est certain que la foule ne demandera qu'à les aider, étant donné le spectacle auquel ils la convient. Jusqu'ici, en effet, on était habitué à applaudir un champion, ou deux au maximum, au cours d'une réunion; le 14 juin nous en verrons au moins quinze.

Ce sont dans l'ordre alphabétique : Audemars, le rival de Garros; Baudry, chef pilote de l'école Morane-Saulnier; Bill, le biplaniste émule de Chevilliard; Brindejonc des Moulinais, le héros du plus long voyage par son raid des capitales; Maurice Chevilliard, le célèbre virtuose du Farman; Espanet, le remarquable pilote du Nieuport; Roland Garros, le glorieux oiseau, le recordman de la traversée de la Méditerranée et de tant d'autres exploits; Gaubert, le vainqueur de l'Aéro-Cible en 1912 et le fameux hydraviateur; Eugène Gilbert, recordman des 1.200 kilomètres en 5 heures 23; un autre virtuose, Molla, le héros de Deauville en 1913; Léon Morane, qui partage sa célébrité autant comme pilote que comme constructeur; le looper Péquet; Marc Pourpe, le recordman des raids coloniaux et des 4.500 kilomètres dans le désert; Prévost, l'homme le plus rapide du monde, vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett; Rose, chef pilote de Morane-Saulnier.

JACQUES MORTANE.

NOTRE PROCHAIN NUMÉRO DOUBLE PARAITRA SAMEDI

Ainsi que nous l'avons annoncé, notre prochain numéro double consacré aux courses de chevaux paraîtra samedi prochain. Sa rédaction a été confiée à notre chroniqueur technique, *René Riondet*, dont la compétence en matière d'hippisme est reconnue non seulement en France, mais à l'étranger. C'est dire l'intérêt de ce numéro qui constituera un véritable monument du turf.

Trois splendides doubles pages, un nombre considérable de documents inédits, et une grande enquête auprès des principaux éleveurs sur le meilleur cheval français, compléteront cette encyclopédie. Ce numéro qui paraîtra juste au moment des grandes épreuves hippiques, sera vendu 1 franc.

NOTRE HORS-TEXTE

Nous publions aujourd'hui en hors-texte le portrait du fameux aviateur, *Eugène Renaux*, le parfait pilote du biplan Maurice Farman, moteur Renault, qui depuis 1911 a glané tant de succès en aviation et en hydraviation, après en avoir récolté de nombreux comme cycliste et comme automobiliste.

LA VIE AU GRAND AIR

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Les temps sont révolus

Avez-vous eu la curiosité d'ouvrir les journaux qui parurent à Paris lundi dernier? Je ne vous parle pas des journaux de sport, mais de ceux qu'on a l'habitude d'appeler les quotidiens politiques.

Pas de politique, le ministère chôme, il n'y a pas de Chambres, les affaires étrangères sont calmes, les paquebots ne s'abordent plus, et les assassins eux-mêmes se sont mis en grève.

Aussi tout est au sport. Le Prix de Diane à Chantilly, le tennis qu'on n'a pu jouer, l'aviron, l'aviation, un ballon qui éclate, des aéroplanes qui traversent l'Afrique du Nord, la boxe, le golf, les Championnats de Paris d'athlétisme!

*Les temps sont loin où la place nous était mesurée. Vous souvenez-vous encore, mon cher Directeur Pierre Lafitte, de l'époque où l'*Echo de Paris, *pourtant en avance sur tous ses confrères, vous accordait généreusement vingt lignes en huitième et dernière page pour rendre compte de tous les événements sportifs de la journée?*

Et cela ne fait que commencer! La génération qui vient est autrement sportive que nous le fûmes, et pour elle le grand événement de dimanche dernier, ce ne fut pas que cinq hommes d'Etat aient refusé de constituer le ministère, c'est que cinq matches de tennis pour les Championnats du monde n'aient pu se disputer.

Et l'on vit enfin Mounet-Sully à l'Odéon, au milieu d'athlètes, tandis qu'Antoine applaudissait de sa loge à la conférence de notre collaborateur sportif Georges Prade.

Hé oui, les temps sont révolus!...

WHIPPER.

AUTOMOBILE

Le Circuit de Lyon

Il y aura des logements pour tout le monde.

Nous avons reçu de M. Edouard Herriot, maire de Lyon, sénateur du Rhône, la lettre suivante, qui intéressera particulièrement nos lecteurs :

« Le numéro du 30 mai de votre journal contient, dans l'article que vous avez bien voulu insérer sur le Circuit de Lyon, l'entrefilet suivant :

« D'aucuns se préoccupent déjà de la question « du logement. Juillet amènera beaucoup de monde « à Lyon où les hôtels ne sont pas nombreux. Aussi, « bien des sportsmen s'inquiètent dès maintenant de « trouver un logis... »

« Je vous serais très reconnaissant, Monsieur le Rédacteur en chef, de bien vouloir faire connaître à vos lecteurs les mesures prises pour assurer le logement de nos visiteurs pendant l'Exposition.

« En plus des aménagements spéciaux créés dans chacun des nombreux hôtels, la ville de Lyon a mis à la disposition d'une Association d'Hôteliers, le nouveau Lycée et plusieurs groupes scolaires neufs non ouverts encore à l'enseignement.

« Ces hôtels provisoires, mais très confortables, permettront de disposer d'environ 2.500 chambres supplémentaires.

« De plus, un service de logements a été créé à l'Hôtel de Ville et peut assurer le logement d'un grand nombre de visiteurs de toute condition.

« Le maire de Lyon,

« EDOUARD HERRIOT. »

Cette lettre ne nous étonne pas. Tout le monde connaît les qualités remarquables d'organisateur dont M. Edouard Herriot a fait preuve en tant de circonstances. Nous lui sommes reconnaissant de nous avoir adressé ces précisions qui seront accueillies avec plaisir par tous ceux de nos lecteurs qui le 4 juillet, avaient l'intention d'assister aux péripéties du Grand Prix de l'A. C. F, et que seule la question de logement faisait reculer. Jusqu'ici, nous n'avions pas été habitués à tant de mansuétude : chat échaudé ou plutôt « écorché »...!

JACQUES MORTANE.

Les Rallies internationaux

La ville de Moscou nous fournit l'occasion d'un beau voyage.

Nous venons de recevoir le programme et réglement du rallye international automobile qu'organise le premier Automobile Club de Russie à Moscou avec le concours de l'Automobile Club Impérial de Russie. C'est la troisième épreuve de ce genre qui va se disputer en Europe.

La première eut pour point de réunion la principauté de Monaco et fut organisée par le Sport Vélocipédique Monégasque; toutes les capitales européennes étaient prises comme point de départ. Des itinéraires différents et d'inégales longueurs naturellement, convergeaient vers un premier point central, Lyon, d'où par Avignon et Nice les concurrents se rendaient à Monaco. Le classement se faisait par points décernés d'après la distance parcourue, la moyenne accomplie, l'élégance, le confort, le nombre des passagers. Une grande latitude était laissée aux conducteurs pour leur horaire; on ne leur demandait que de faire du 15 de moyenne entre le point de départ et le point d'arrivée, aucune neutralisation n'étant admise pendant le parcours.

A la suite de cette première école, les organisateurs du deuxième rallye automobile qui eut pour but, l'année suivante, Saint-Sébastien, modifièrent le règlement. Les sommes dont disposaient les organisateurs étaient assez intéressantes, (80.000 francs, je crois), pour leur permettre non seulement de distribuer aux lauréats des prix importants, mais aussi d'attribuer à tous les concurrents une indemnité kilométrique de route proportionnelle à la distance parcourue par eux. Tout le monde était donc certain de se rembourser. d'une partie tout au moins, des frais du déplacement. Quant aux coefficients qui intervenaient dans le classement ils comportaient : la distance, le poids de la voiture, le nombre des voyageurs transportés, la cylindrée du moteur et les moyennes entre contrôles; cette moyenne était de 30 kilomètres à l'heure.

Le rallye automobile de Saint-Sébastien réunit environ 110 concurrents; il en vint de Moscou, de Saint-Pétersbourg, de Varsovie, de Berlin, de Vienne, de Milan, de Bruxelles, d'Amsterdam, de Genève, de Paris; il en vint de partout, excepté d'Espagne.

Les quelques rallies qu'a organisés et qu'organisera la *Vie au Grand Air* n'ont naturellement rien à voir avec ces épreuves internationales qui nécessitent de très gros frais aussi bien pour les organisateurs que pour les concurrents. Il n'en ont pas moins de succès, hâtons-nous de le dire.

Le rallye de Moscou aura lieu dans le courant du mois d'août, les arrivées sont prévues pour le 20 août. Les points de départ sont au nombre de 31, toutes les capitales et principales villes d'Europe figurent dans la liste. Pour ce qui intéresse la France, Paris, Lyon, Marseille et Bordeaux ont été choisis et les itinéraires sont les suivants :

1° Paris, Luxembourg, Francfort, Leipzig, Berlin, Posen, Varsovie, Roslav, Moscou, 3.025 kilomètres. Départ le 8 août.

2° Lyon, Turin, Vérone, Inspruck, Salsburg, Vienne, Cracovie, Varsovie, Moscou. 3.446 kilomètres. Départ le 6 août. Les partants de Paris peuvent également choisir cet itinéraire, partir le 4 août, et rejoindre Lyon par Dijon. La distance est alors de 3.962 kilomètres.

3° Marseille, Gênes, Vérone, etc... 3.554 kilomètres. Départ le 5 août.

4° Bordeaux, Clermont-Ferrand, Lyon etc... 4.025 kilomètres. Départ le 4 août.

La distance la plus grande est celle de Madrid Moscou qui mesure 4.725 kilomètres. Le départ est fixé au 1er août

Les coefficients de classement seront : la distance, le poids, la carrosserie et ses détails, les voyageurs; les points de pénalisation sont : la cylindrée et les accrocs de la voiture, aile cassée, ressort cassé, essieu faussé, les retards dans les contrôles. Un retard de 5 heures entraîne la mise hors concours. Détail particulier et pas ordinaire, le concurrent reçoit 0,2 points par chaque 10 kilomètres et 0,4 points si cette route est non macadamisée.

Il y aura trois prix : 6.000, 3.000 et 1.000 francs.

Le droit d'entrée est de 500 francs par voiture jusqu'au 13 juillet et de 750 francs du 11 au 24 juillet.

PAUL MEYAN.

ESCRIME

La poule des champions.

Victoire d'Armand Massard

C'EST une victoire à laquelle tous les escrimeurs applaudiront que celle remportée par notre confrère Armand Massard dans le prix Léopold Gravier. On sait que cette épreuve, disputée à l'épée en trois coups de bouton, est réservée à la fine fleur des épéistes, puisqu'elle a pour objet de ne mettre en présence que des tireurs notoirement qualifiés, par leurs performances antérieures, pour revendiquer l'appellation de champion. Bref, ce critérium se présente comme le championnat des champions, et, l'on s'explique mal — on regrette tout au moins — l'abstention de quelques grands spécialistes dont la participation attendue ajouterait à l'intérêt de cette compétition. La poule en trois touches n'est peut-être pas la formule idéale par quoi s'affirme la régularité absolue d'une épreuve mais elle paraît cependant suffisante pour qu'un tireur de classe ne craigne pas de confier son sort aux seuls caprices du hasard.

Armand Massard s'est donc assuré la victoire avec cette belle et crâne combativité qui caractérise toujours sa manière. Dédaigneux des subtilités prudentes, des hésitations — habiles peut-être, mais d'allure un peu mesquine, qui associent une soigneuse défensive au jeu des piqûres à la main — il combat d'un style plus énergiquement audacieux, d'un style fait d'ardeur et de franchise, indice d'un tempérament qui va de l'avant et répugne à s'attarder à ces attaques mièvres et falotes qui n'ont d'excuse que parce qu'au jeu de l'épée, elles comptent au même titre que les autres.

Il aime les coups nets, décisifs, qui offrent toutes les chances de ne laisser prise à aucune contestation, et délivre le jury du souci de palabrer laborieusement aux fins de savoir si l'attaque porte ou ne porte pas. Avec Massard, ça porte toujours.

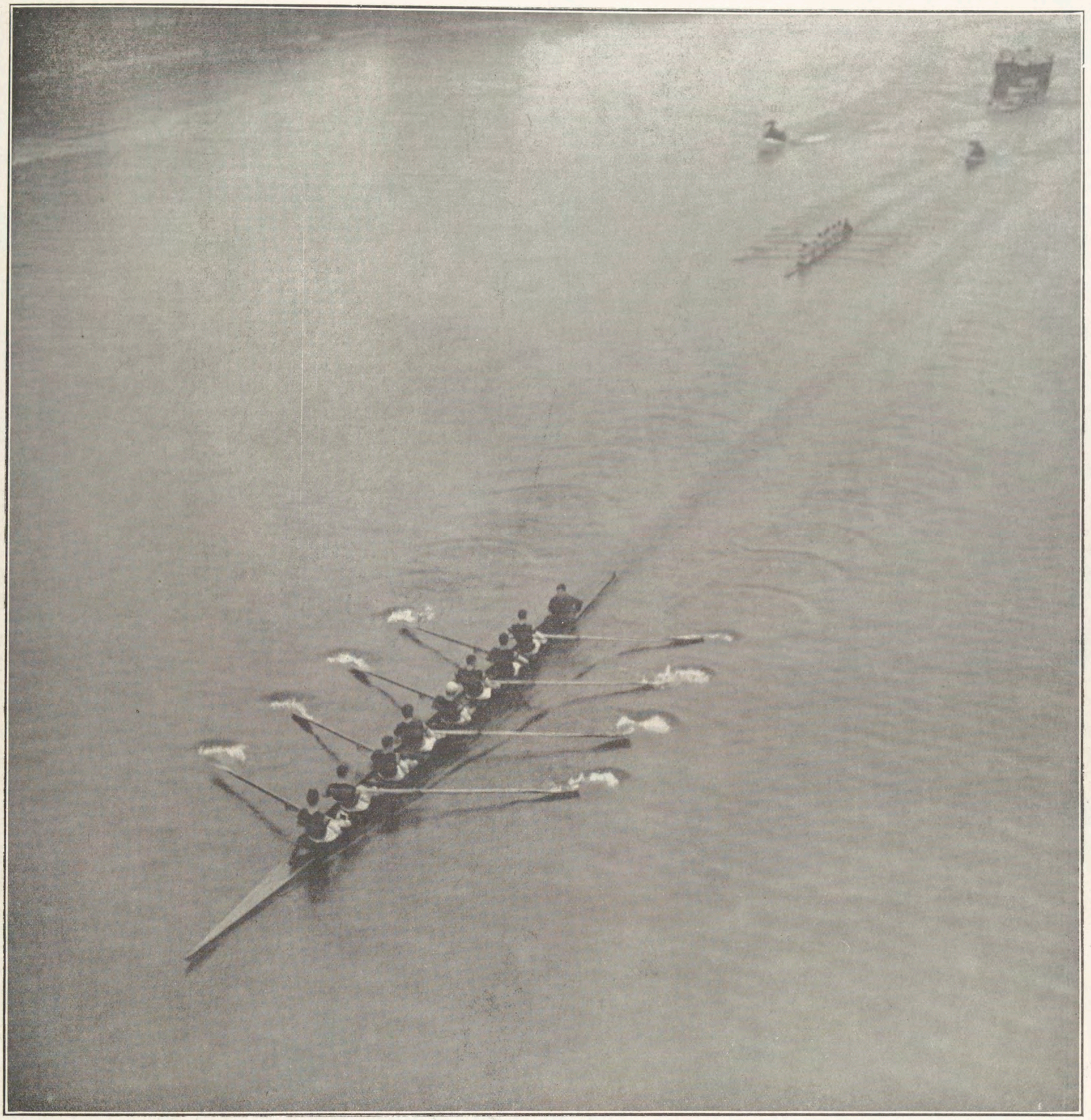
Ennemi du travail alambiqué et stérile de la pointe il en conduit l'évolution d'une main sobre, énergique et précise, et lorsqu'il a devant lui un adversaire susceptible de lui donner élégamment la réplique, il prend plaisir à ce que sa phrase d'armes soit claire, nettement brève, et toujours débarrassée de ces fioritures inutiles qui donnent l'illusion d'un jeu brillant et ne sont, en réalité, que de la vaine agitation. Servi par d'exceptionnels moyens physiques, il en use sans en abuser, en ne puisant dans ses ressources naturelles que le strict dont il a besoin pour les nécessités du moment. Le jugement, une intelligence très réelle et très exercée de l'escrime à l'épée, un sens d'observation rarement en défaut et une heureuse faculté d'analyse des jeux adverses se conjuguent à merveille avec les qualités athlétiques de ce grand jeune homme blond, de qui on serait conduit à toujours craindre l'épée si on ne savait que par un de ces contrastes auxquels la nature se complaît, il n'était un exemple à citer de douceur et d'aménité. En lui, l'escrimeur disparaît complètement dans la vie privée.

G. L.

LE TENNIS ENSEIGNÉ PAR UN MAITRE DU " COURT "

Amateurs ou professionnels, tous ceux qui s'intéressent au Tennis tireront le plus grand profit de l'ouvrage qu'a écrit Max Decugis sur ce beau sport. Ils y

trouveront les renseignements les plus complets et les conseils les plus avisés. Car, qu'il s'agisse du choix de la raquette, de la façon de la tenir, des diverses sortes de service : coupés, réversés, américains, des différents coups : coup droit, revers, lob, des jeux simples, doubles ou mixtes, ce maître du « court » explique tout, de la manière la plus complète, la plus précise, la plus sportive et la plus capable de faire progresser ses lecteurs. (Le « Tennis » par Max Decugis *1 vol. broché 6 fr., cart. 7 fr.* Collection illustrée Sports Bibliothèque. *Pierre Lafitte et Cie*).



LE ROWING MÈNE PAR CINQ LONGUEURS AU PONT DE L'AVRE

L'équipe du Rowing Club a gagné facilement son trente et unième match contre la Société Nautique de la Marne. Son huit était composé de Métais (chef de nage) de Molènes, Barrelet, Mathieu, Malafosse, Baudechon, Howeman et Paul.

LE MATCH ROWING - MARNE

Le trente et unième match entre les « huits » du Rowing Club de Paris et de la Société nautique de la Marne a été ramé dimanche dernier... entre deux eaux, on peut le dire, l'odieuse, pluie ayant copieusement arrosé concurrents et assistants.

L'épreuve n'a pas présenté un intérêt bien palpitant. Le Rowing Club a gagné facilement par six longueurs, et ce résultat n'est pas pour surprendre les initiés qui avaient suivi l'entraînement des deux équipes. La Marne s'est trouvée privée de trois hommes, notamment de Girau ; l'excellent sculler, en manœuvres dans l'Est, n'a pu prendre place à sa bordée. Cette absence devait se faire sensiblement sentir. Ainsi, une fois de plus, les obligations de la loi militaire viennent jeter le désarroi dans les sociétés nautiques et les priver d'unités sur lesquelles elles fondent le meilleur espoir.

Etant donné que le recrutement des rameurs est déjà très difficile par lui-même, c'est un problème pour les sociétés, que de constituer aujourd'hui, d'entraîner, et de mettre en condition leurs équipes représentatives.

Donc, le Rowing a gagné, comme, très probablement, son quatre de pointe gagnera dimanche prochain à Juvisy. La course fut très simple et peut être décrite en peu de mots. Du départ jusqu'à la hauteur du pont de Sèvres, les deux équipes ramèrent bord à bord ; à partir de ce moment, le Rowing prit le meilleur, il s'assura une demi-longueur, puis une longueur. Sur un enlevage de la Marne, le huit rouge et bleu répondit à l'attaque et porta son avance à deux longueurs. Dès lors, complètement dégagé, le Rowing poursuivit son allure d'une nage souple, régulière et bien homogène, et finit à six longueurs devant la Marne, ayant couvert le parcours en 18 m. 18 s. (Temps de la S.N.M. 18 m. 36 s.).

L'équipe victorieuse était composée de Métais (chef de nage), de Molènes, Towett Barrelet, Mathieu, Malafosse, Baudechon, Howeman et Paul.

Cette victoire a dû réjouir Demeure, l'excellent capitaine d'entraînement du Rowing Club, qui avait surveillé la préparation de l'équipe.

PAIR OAR.

LA FINALE DU DOUBLE MIXTE

La finale du Championnat du Monde double-mixte, disputée le 6 juin, a été gagnée par Miss Ryan et Decugis, qui triomphèrent de Mlle Lenglen et du Comte Salm, par 6/3, 6/1.

LA FINALE DU CHAMPIONNAT SIMPLE

Une fois de plus l'Australien Wilding a prouvé son incontestable supériorité sur tous ses rivaux. Comme en 1913, il s'est attribué la victoire dans le Championnat simple où il rencontrait le Comte Salm (Autrichien). Il l'a battu par 6/0, 6/2, 6/4.

Mme GOLDING

Mme Golding qui avait réussi à triompher de M... dans la finale à Mlle Lenglen. Cette le...

LE MATCH DECUGIS-WILDING

Wilding, dans sa demi-finale, rencontrait Max Decugis, notre champion sembla impressionné devant l'Australien qui triompha par 3 sets à 0 et 18 jeux à 4.

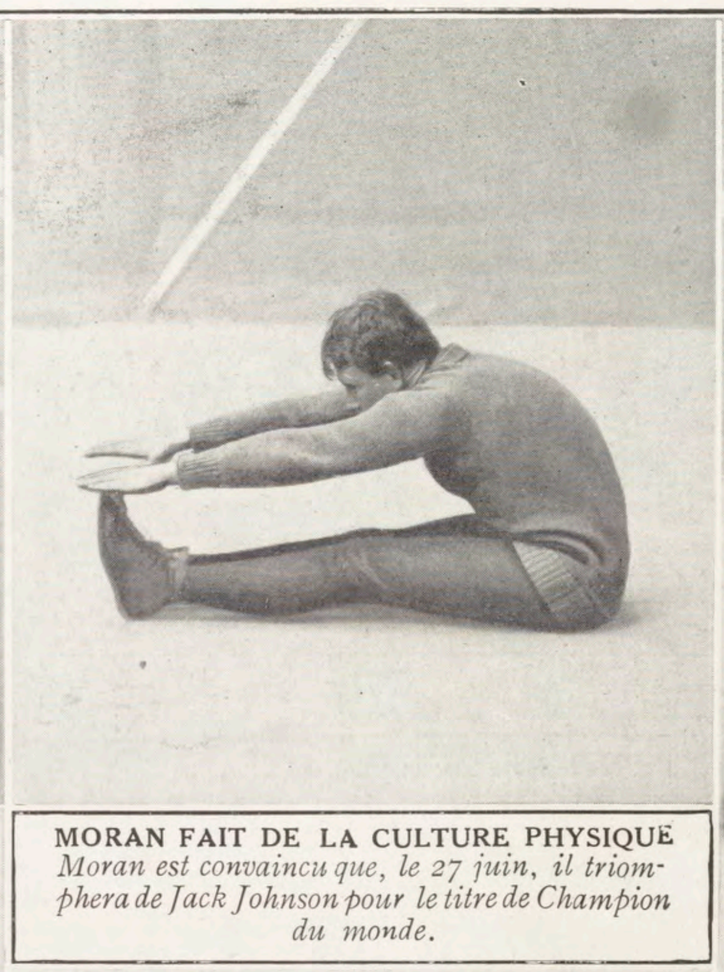
LA FINALE DU CHAMPIONNAT DOUBLE

La finale du Championnat double mettait aux prises Decugis-Germot et les anglais Gore-Kingscate. Cette rencontre fut passionnante. Nos représentants triomphèrent par 6/1, 11/9, 8/6, 6/2. Le double de dames revint à Miss Ryan-Mlle Lenglen.

T Mlle **LENGLEN**

Broquedis dans une demi-finale, était opposée nière remporta la victoire par 6/2, 6/1.

MORAN SAUTE A LA CORDE
Frank Moran s'entraîne à la campagne en vue de son match avec Jack Johnson.

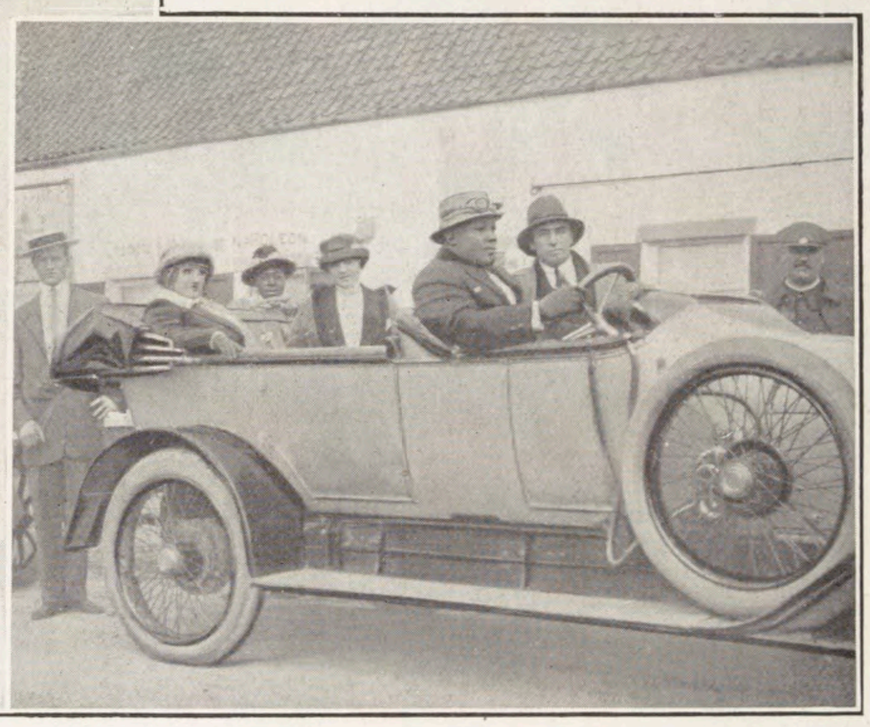


MORAN FAIT DE LA CULTURE PHYSIQUE
Moran est convaincu que, le 27 juin, il triomphera de Jack Johnson pour le titre de Champion du monde.

MORAN AU SAC
Frank Moran se présentera sur le ring au mieux de sa forme le 27 juin, au Vélodrome d'Hiver.

JOHNSON, SPORTSMAN ÉCLECTIQUE
Jack Johnson termine son entraînement quotidien par de longues randonnées en automobile.

FRANK MORAN
L'espoir qui tentera de reprendre le titre à la race noire.



JOHNSON EN AUTOMOBILE
Jack Johnson est très confiant, peut-être trop, en l'issue du match qui va l'opposer à Frank Moran.

LA PRÉPARATION POUR LE CHAMPIONNAT DU MONDE

La veille du Grand Prix hippique, le 27 juin, Paris sera le théâtre d'une solennité pugiliste d'un intérêt mondial. Pour la première fois, nous assisterons à un championnat du monde admis par tous ceux qui s'occupent de boxe. Pour le match Sam Langford-Joë Jeannette, la France seule le considérait comme mettant le titre en jeu, mais sur les protestations de l'Amérique et de l'Angleterre, il fut décidé qu'on accorderait une dernière chance à Jack Johnson pour lui permettre de revendiquer les lauriers qu'il a recueillis en triomphant de Tommy Burns, à Sydney, en 1908. Son adversaire a été choisi parmi les représentants les plus autorisés de la race blanche. Frank Moran a semblé le mieux qualifié pour tenter de reprendre aux noirs le titre glorieux entre tous. Sans aucun doute, à notre avis, le blond Américain aurait été écrasé par le Johnson qui se battit contre Tommy Burns, Stanley Ketchell et Jim Jeffries, mais le nègre a vécu la vie large depuis trois ans. Il ne s'est privé de rien, il a abandonné l'entraînement, négligé la boxe, pratiqué la lutte. Il n'est plus ce qu'il était. En ce moment il travaille avec une ardeur admirable, mais en deux mois aura-t-il comblé le handicap de trois ans d'oisiveté ? Tel est le problème qui se pose et tel est l'intérêt du 27 juin. Frank Moran a de grandes chances de triompher. Lui suffiront-elles ? Sera-ce lui l'athlète que les Américains considéreront comme un messie s'il leur rapporte e titre de champion du monde. Vainqueur, il deviendra aussitôt millionnaire, il vivra dans la gloire et la richesse, battu il n'aura que les sarcasmes de ses compatriotes comme consolation. C'est dire la lourde partie qu'il va jouer. Aussi sommes-nous assurés d'assister le 27 juin à un match mémorable. Nous étudierons, dans un prochain numéro, les chances respectives des deux concurrents, mais nous pouvons dire d'ores et déjà que la victoire de Frank Moran peut être envisagée comme étant très possible. Il est dur, très résistant, puissant, courageux et suffisamment scientifique pour un poids lourd. De plus, il sait qu'il supporte toutes les espérances des Américains, ce qui constituera pour lui un appui moral très important. Enfin, il se souviendra du match des deux Jonnson et montera donc sur le ring plein de confiance.

J. M.

EUGÈNE RENAUX

Le Champion de l'aéroplane et de l'hydroaéroplane Maurice Farman, moteur Renault.

Supplément au numéro 821 de la *Vie au Grand Air*.

Les moteurs Renault se placent sur tous les aéroplanes.

RÉSULTATS DE LA SEMAINE

CYCLISME

DIMANCHE 7 JUIN. — Paris-Bruxelles (430 kilomètres). 1. Mottiat, en 14 h. 57 m. 25 s.; 2. Heusghem, en 14 h. 57 m. 25 s.; 3. Vandaele, en 14 h. 59 m. 52 s., 4. Rossius à une roue; 5. Blaise; 6. Verdick; 7. Tuytten; 8. Dejonghe; 9. Contesini.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 7 JUIN. — Les championnats de Paris d'athlétisme, disputés à Colombes, ont remporté un grand succès. André s'est attribué 6 championnats :

100 mètres : 1. Mourlon (U.A.P.).
1.500 mètres : 1. J. Keyser (R.C.F.).
Lancement du javelot : 1. André (R.C.F.).
Saut en hauteur sans élan : 1. André (R.C.F.).
200 mètres : 1. André (R.C.F.).
Lancement du poids : 1. Tison (P.U.C.).
110 mètres haies : 1. André (R.C.F.).
Lancement du disque : 1. Tison (P.U.C.).
Saut à la perche : 1. Toubhaus (M.C.).
400 mètres : 1. Braissand (C.A.S.G.).
3.000 mètres plat : 1. Massot (C.A.S.G.).
Saut en longueur sans élan : 1. Mentrel (A.S.F.).
800 mètres plat : 1. Dantigny (A.S.F.).
Saut en longueur avec élan : 1. André (R.C.F.).
400 mètres haies : 1. Verheyen (W.H.).
Saut en hauteur avec élan : 1. André (R.C.F.).
400 mètres relais (4 fois 100 mètres : 1. Racing Club de France (André, Fortemps, Person, Tissier).
1.600 mètres relais (4 fois 400 mètres) : 1. Racing Club de France (Tissier, Tenon, Chevalier, Person).

TENNIS

SAMEDI, 6 JUIN. — Saint-Cloud. — Championnat du Monde de Tennis. *Double-Mixte-Finale.* Miss Ryan-Decugis battent Mlle Lenglén-Comte Salm 6/3, 6/1.

LUNDI, 8 JUIN. — *Simple-Finale.* Wilding bat le Comte Salm 6/0, 6/2, 6/4.

Simple-Dame-Finale. Mlle Lenglen bat Mme Golding 6/2, 6/1.

Double-messieurs : Decugis-Germot battent Gore-Klingscote 6/1, 11/9, 8/6, 6/2.

HIPPISME

MARDI 2 JUIN. — Saint-Ouen. — *Course de haies annuelle de Saint-Ouen* (20.000 francs, 3.700 mètres); 1. Escoville (L. Hardy), à M. G. Brulliard; 2. Démon II; 3. Rouble, — P. M.: gag. 969 fr. 50; pl., 161 francs, 52 francs, 30 francs;

Démon II a mené presque toute la course, après la dernière haie il était rejoint par Escoville qui le battait nettement d'une longueur 1/2, le 3e était également à une longueur 1/2.

JEUDI 4 JUIN. — Bois de Boulogne, — *Prix des Acacias* (25.000 francs, 2.400 mètres); 1. Mon Petiot (Sharpe), à Lord Michelham; 2. Rikuit. — P. M.: gag., 12 fr. 50; pl., 12 fr. 50 et 39 fr. 50.

Dans la ligne droite, Mon Petiot prenait l'avantage et battait facilement Rikuit par une longueur 1/2.

DIMANCHE 7 JUIN. — Chantilly. — *Prix de Diane* (75.000 francs, 2.100 mètres); 1. Alerte VI (M. Barat), à M. L. Olry-Rœderer; 2. Mousse de Mer; 3. Diavolezza. — P. M.: gag., 313 francs; pl., 71 fr. 50 24 francs, 23 francs.

Dans la ligne droite, New Star, Mousse de Mer et Diavolezza se détachaient. — Au Gros Chêne, Alerte VI venait aux premiers rangs et l'emportait de trois quarts de longueur, le 3e à une longueur 1/1, le 4e à 2 longueurs. Durée 2 m. 22 s. 3/5.

Prix Hédouville (25.000 francs, 2.000 mètres); 1. Sardanapale (Doumen), au baron M. de Rothschild; 2. Dagor; 3. Ecouen. — P. M. gag., 43 fr. 50; pl., 21 fr. 50, 24 francs.

Sardanapale prenait l'avantage dans la ligne droite sur Dagor qui avait pris un mauvais départ et gagnait de 2 longueurs,

DIVERS

Le lutteur suisse Zonca, dont nous avons relaté le tragique accident dans notre dernier numéro, est mort à l'hôpital Beaujon.

Nos lecteurs se souviennent que Zonca, au cours de son malheureux match avec Deriaz, avait eu une fracture de la colonne vertébrale.

LE CONCOURS DU TOUR DE FRANCE

Nos lecteurs trouveront page 538 le troisième bon du grand concours que nous organisons, avec le **Comptoir Général des Freins de Cycle Ltd**, *à l'occasion du Tour de France.*

UN BEAU SUCCÈS DU CARBURATEUR ZÉNITH

C'est une quadruple victoire que vient de remporter le carburateur Zénith à la Targa Florio où les voitures *Scat*, de *Vecchi*, et *Nazzaro* qui se classent respectivement première, deuxième, quatrième et cinquième étaient munies de l'excellent appareil.

Cette quadruple victoire est d'autant plus probante que la Targa Florio est, comme chacun sait, courrue sur un parcours extrêmement difficile pour lequel les reprises franches, le haut rendement à toutes les allures du moteur, deviennent une véritable nécessité.

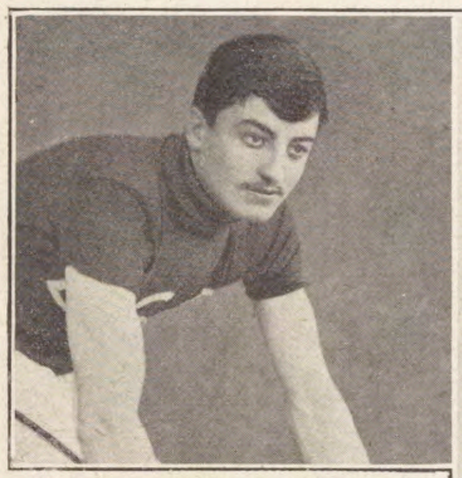
C'est sur les parcours durs qu'il faut juger un carburateur; les résultats de la Targa Florio sont une confirmation de plus des qualités du premier carburateur du monde, le Zénith.

LES FAITS DE LA SEMAINE

Favori à M. Gasnier, monté par le capit. de Rodellec, a remporté le Prix d'Anjou, à Angers.

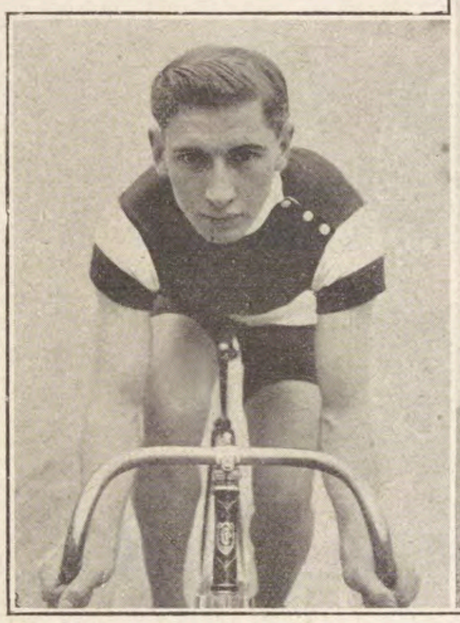
Friar Marcus, le cheval de S. M. le roi d'Angleterre, a gagné le Great Surrey Foal Stakes (pour 2 ans, 25.000), le 28 mai, à Epsom.

Le Prix des Acacias (2.400 m. 25.000 fr.), disputé le 4 juin à Longchamp, a été gagné par Mon Petiot.



Achad Papazian, champion cycliste de Turquie, sur piste et sur route.

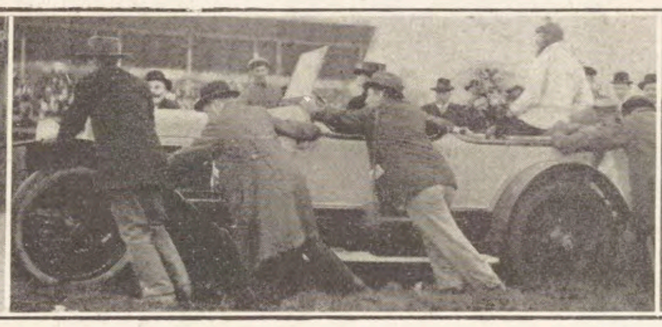
Poulain, du C. A, S. G. champion cycliste amateur de Paris, 1914.



Frank Suter l'excellent stayer suisse, mort tragiquement, écrasé par un train à Bois-Colombes.

Armand Massard, notre excellent confrère de "La Presse" a remporté la Coupe des Champions, au cours de la grande semaine d'escrime.

Nazzaro a remporté la Coupe Florio, le 31 mai, couvrant les 450 m. en 8 h. 11 m. 22 s.



Dernièrement s'est disputé en Espagne, le circuit de Tibidabo qui réunit les meilleures marques.

Pégoud, sur son monoplan Blériot-Gnôme, est allé faire une tournée triomphale en Russie; à Moscou des spectateurs enthousiastes s'attelèrent à sa voiture.

M. Boudias, âgé de 80 ans, a volé à bord de l'aéroplane d'Alexandre, de Romilly au camp de Mailly.

Mentrel s'est attribué le championnat de saut en longueur, avec 6m535, au cours des Championnats de Paris d'Athlétisme.

Le Gl Joffre a passé en revue les nouveaux biplans blindés, à Villacoublay. Il s'entretient ici, avec Brindejonc.

André a remporté les Championnats de Paris du 200 m., du 110 m. haies, du saut en hauteur sans élan et avec élan et du lancem. du javelot.

OUDJDA VUE DE 900 MÈTRES

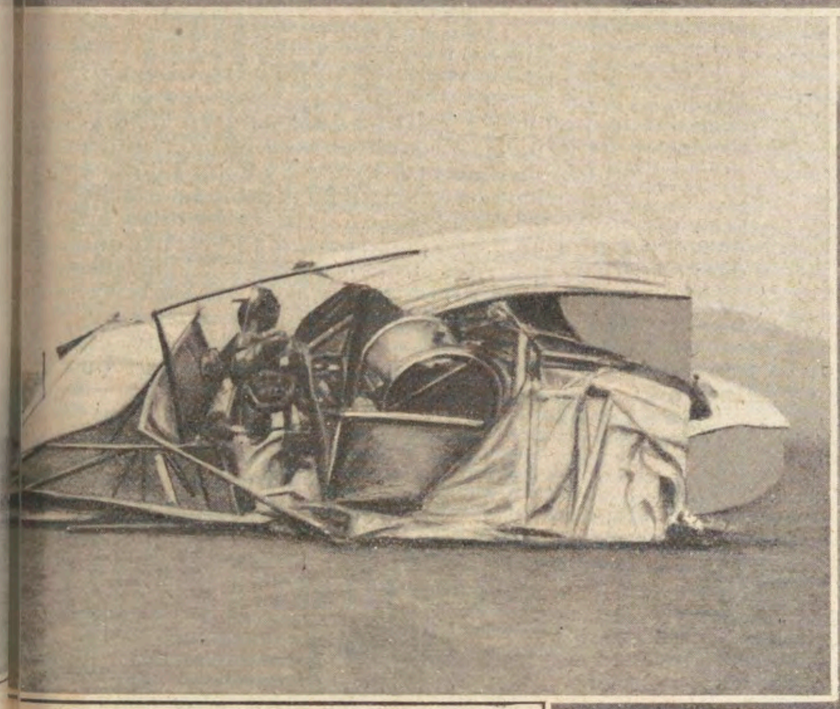
L'escadrille saharienne effectue actuellement un raid magnifique. Malgré le temps épouvantable, malgré l'ouragan, les biplans Farman-Gnôme *de nos officiers et sous-officiers font merveille.*

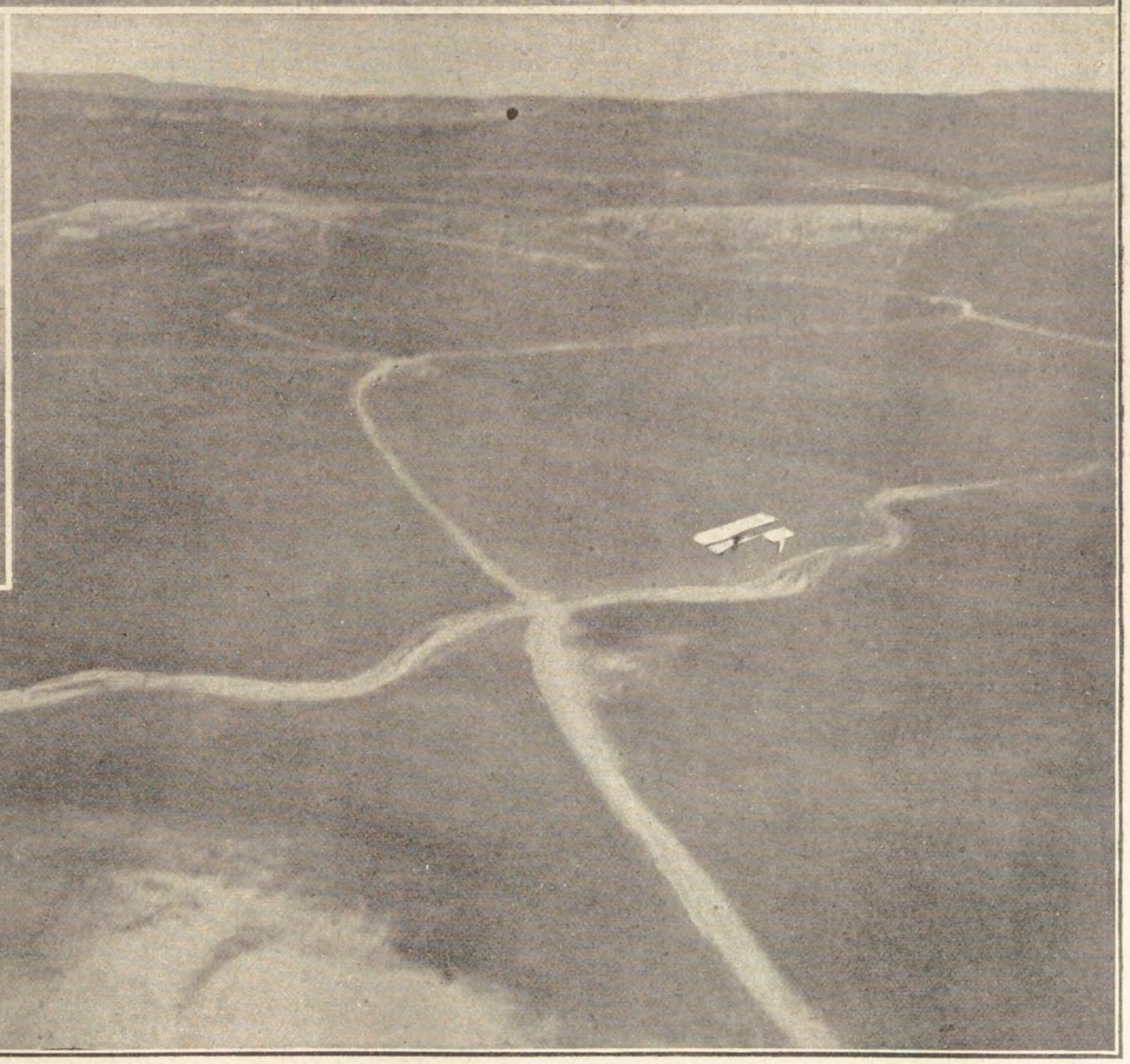
LES MÉA

Une tempête terrible surprit les avi deux appareils furent détruits par l' S'Mila au milieu

LES VOLS DE L'

L'escadrille saharienne de Biskr posée des lieutenants Cheutin, Ba Ménard, des maréchaux des logis B Hurard et commandée par le lie Jolain, accomplit en ce moment splendide dans les circonstances difficiles et dans des pays qu'aucu n'avait encore survolés. A l'intérêt de ce raid s'est ajoutée une camp guerre. Ces biplans Henri Farman ont en effet rendu les plus grands à notre corps d'occupation au mon la prise de Taza, par leurs obse





L'OURAGAN

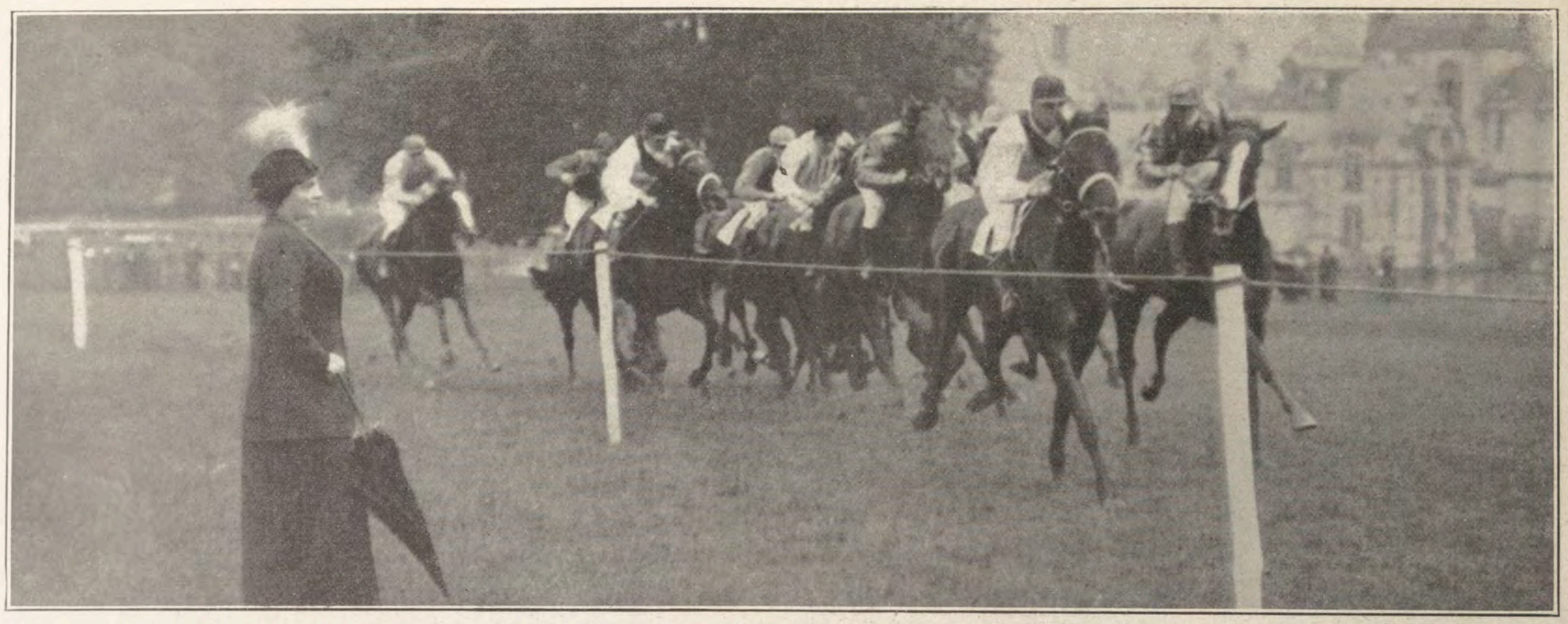
qu'ils faisaient escale à Chellala, et — En haut, l'arrivée des appareils à isme de la foule.

DRILLE SAHARIENNE

nées avec celles de l'escadrille des ants Lalanne, Radisson et Magnien. é le sirocco, la tempête et la chaleur , l'escadrille saharienne a déjà pli plus de 3.000 kilomètres depuis ai. Elle est restée 18 jours à Oudjda, ment de la prise de Taza, de là son . Le trajet total avec retour à Tunis ra près de 4.000 kilomètres, ce qui hera le record du vol colonial que t toujours — et pour longtemps encore, loute — Marc Pourpe, par son raid de kilomètres au-dessus du désert.

UNE PISTE DANS LE BLED

Du haut de l'appareil Farman-Gnôme *du lieutenant Cheutin, le sapeur Tholy photographie le* Farman-Gnôme *du lieutenant Ménard passant au-dessus du bled.*



La Gloriette Alerte VI Etiennette Maestria Copi Diavolezza Mousse de Mer Porte Close New Star

LES CONCURRENTES DU PRIX DE DIANE, AU TOURNANT DU CHATEAU

Douze pouliches se sont présentées dans le Prix de Diane. Au signal, Diavolezza, Copi, Porte Close et Etiennette se sont élancées en tête. La Gloriette était dernière. Aux écuries, Etiennette et Porte Close étaient devant Copi; New Star passait en tête au tournant du château.

ALERTE VI REMPORTE LE PRIX DE DIANE

PAR STUART

J'ai appris, en lisant dans le *Jockey* de dimanche matin un très intéressant article de mon confrère René Riondet, que depuis quarante ans les favorites du Prix de Diane s'y sont classées quatorze fois premières, quatorze fois secondes, et trois fois troisièmes; que neuf seulement par conséquent ont subi un échec radical. J'ai vu encore que ce Derby de pouliches, qui passe pour être la course à surprises par excellence, n'a été gagnée cinq fois seulement en quarante, ans par une concurrente cotée 20 /1 ou plus, et vraiment ce n'est guère. La vieille réputation du Prix de Diane serait-elle injustifiée? Ne serait-elle qu'une course toute pareille aux autres et ni plus ni moins irrégulière qu'une autre. Le Derby aussi a eu ses surprises. Sans remonter bien haut j'y trouve Friant II, Or du Rhin III, Mordant, qui peuvent aller de pair avec les Rose Verte et les Saint Astra. Je me proposai de commenter ici ces constatations et quelques autres et d'apporter ma part contributive à la réhabilitation du Prix de Diane. Mais le résultat connu, j'y renonce. La thèse, d'une façon générale, n'est pas détruite, mais au lendemain de la victoire d'Alerte VI, c'est-à-dire d'une des plus grandes surprises que le Prix de Diane nous ait donné à constater, elle apparaît pour le moins inopportune.

Alerte VI est partie à 30 /1, soit plus exactement à la même cote que Saint Astra, la gagnante de 1907, et franchement ce dédain des parieurs n'avait rien d'excessif après la défaite que lui avait infligée peu de jours auparavant le médiocre Regnéville. Mais sans cet échec décourageant, on eût pu faire a son sujet quelques réserves. Vers la fin de sa carrière de deux ans, dont l'ensemble est des plus honorables, elle avait fourni contre les mâles, dans le Grand Critérium, une course toute particulièrement digne d'attention : elle y était quatrième derrière Sardanapale et précédait Mousse de Mer. Sans son dernier échec, on n'eût pas manqué, à la veille du Prix de Diane, de rappeler cette performance qui faisait d'elle, non pas certes une favorite indiquée, mais une gagnante possible. Sa défaite par Mousse de Mer et New Star dans le prix La Rochette de cette année ne la condamnait pas définitivement. Elle s'y était comportée en somme très honorablement, et sa place derrière les deux pouliches en question, marquait un très gros progrès sur la précédente. Elle venait en forme, pouvait-on dire, et on trouvait par conséquent d'elle des progrès nouveaux. Son échec par Régneville, a découragé ses partisans et fermé la bouche à ses défenseurs.

Cet échec apparaît à l'heure qu'il est bien inexplicable.

Essayons du moins d'expliquer sa victoire. Il apparaît assez clairement, quand on examine les diverses péripéties de la course, que les circonstances lui ont été très favorables. Doumen qui montait Diavolezza et O'Neil qui montait New Star ont pêché tout d'abord par trop de précipitation. C'est une première faute que l'état du terrain, très alourdi par la pluie récente, a rendu plus grave qu'on ne peut croire.

Diavolezza a fait un effort brusque et bien inutile pour venir se placer troisième dans la descente, derrière des pouliches condamnées manifestement à disparaître. New Star a fait une pointe également rapide dans la montée pour venir se placer seconde derrière Porte Close, et, Porte Close ayant lâché au début de la ligne droite, elle s'est trouvée dès ce moment en tête. C'est alors que Mousse de Mer est arrivée à côté d'elle et que la lutte s'est engagée. On peut dire qu'elle a été prématurée. Engager la lutte à 500 mètres du poteau, sur un terrain très lourd, c'est donner la partie belle aux assaillants de la dernière heure. Le duel entre Mousse de Mer et New Star n'était pas encore terminé quand est arrivée Alerte VI, c'est-à-dire un peu avant le poteau des 4.000 mètres. Il avait paru tout d'abord devoir tourner à l'avantage de Mousse de Mer, qui avait une certaine supériorité d'ailleurs, mais, en fait, New Star tenait bon. Cette prolongation de la lutte devait fatalement éprouver ou démoraliser un pouliche qui a peut-être plus de moyens que de courage et plus de brillant que de résistance. Alerte VI, bien ménagée, n'a pas eu grand'peine à prendre le meilleur. Son avantage était acquis quand Mousse de Mer s'est enfin trouvée débarrassée de New Star qui a cédé aux tribunes.

Pendant ce temps, que faisait Diavolezza? Elle était là, à la corde, sur les talons de New Star et bloquée. Elle est restée dans cette situation tant qu'a duré la lutte Mousse de Mer-New Star, sans que son jockey ait rien tenté pour la sortir de l'impasse. Quand il s'est dégagé, Alerte VI s'était assurée la course et tout ce qu'il a pu faire a été de venir prendre la troisième place à une longueur de Mousse de Mer. Il refaisait du terrain en finissant. En somme, on ne peut dire très précisément ce qui se serait passé si Diavolezza avait été plus adroitement montée, si Mousse de Mer et New Star ne s'étaient nui mutuellement en engageant un duel prématuré, mais on voit très clairement que le résultat aurait pu être différent. Barat, a monté une très bonne course avec Alerte VI.

Il a fait preuve de patience, de sang-froid, d'à-propos. Je dois ajouter toutefois, sans vouloir nullement diminuer son mérite, qu'avec un outsider, la tâche d un jockey est singulièrement plus facile qu'avec un favori. Toutes ces grandes qualités en question sont d'un usage plus facile quand on n'a que des prétentions modestes et une responsabilité insignifiante. Ce qui a dû faire la force du jockey d'Alerte VI, c'est son demi-désintéressement. Il y a d'assez nombreux exemples de courses gagnées de la sorte, et, entre autres, celle d'Hag To Hag, le vainqueur du Prix du Conseil municipal de 1909.

Un mot, pour finir, du Prix Hédouville. Sardanapale y a battu très facilement Dagor et Ecouen. Il a même faussé compagnie à Dagor, à la distance, avec une aisance très impressionnante. Malheureusement, ce résultat, dont la portée serait grande, si tout s'était passé normalement, n'a en fait qu'une valeur très relative. Il n'y a eu aucun train. Sardanapale est plus vite que Dagor et Ecouen sur 1.000 ou 1.200 mètres. C'est tout ce que nous avons appris. Ce succès augmentera sans doute le prestige de Sardanapale et lui vaudra un supplément de faveur dimanche dans le Derby. Mais, en réalité, sa chance demeure exactement ce qu'elle était avant la course. Elle est bonne, d'ailleurs., mais Dorrit, Durbar et Listsman seront de rudes adversaires.

STUART.

L'ARRIVÉE DU PRIX DE DIANE (2.100 mètres. 75.000 francs) Chantilly, 7 juin.

New Star, en tête à l'entrée de la ligne droite, était attaquée par Mousse de Mer. Au commencement des tribunes, Alerte VI survenait en dehors, suivie par Diavolezza, elle gagnait aisément battant Mousse de Mer par trois quarts de longueur, Diavolezza finissait troisième devant New Star.

ALERTE VI APRÈS SA VICTOIRE DANS LE PRIX DE DIANE

Alerte VI, la gagnante du Prix de Diane, est fille de Ramrod et d'Aux Armes, elle appartient à M. Olry-Rœderer. Elle était montée par Barat.

LA GAGNANTE DU PRIX DE DIANE

PAR RENÉ RIONDET

A trente-cinq ans d'intervalle, Alerte VI a fait triompher dans le Prix de Diane, une souche qui s'était inscrite sur le palmarès de cette grande. épreuve. On peut même faire remarquer à cette occasion que, par une curieuse fatalité, M. Edmond Blanc a forgé lui-même les armes qui devaient le battre ; car c'est grâce à ses travaux d'éleveur que sa représentante. Mousse de Mer, a trouvé une rivale pour la reléguer au second rang.

Le 22 septembre 1877, à la vente des yearlings de M. L. Delâtre, M. Edmond Blanc, qui, jusque-là, avait fait courir quelque peu en obstacles, fit l'achat pour 13.600 francs, d'une pouliche nommée Nubienne. Dès l'année suivante, l'écurie de plat de ce propriétaire effectua ses débuts, atteignant un total de 43.000 francs de gains dans lesquels la part de Nubienne fut nulle ; car la pouliche disputa deux courses sans figurer. Elle se couvrit de gloire en 1879 ; car, après s'être adjugé le Prix de Diane dans un style très brillant, elle triompha dans le Grand Prix de Paris, répétant l'exploit qu'une seule femelle, Sornette, avait réussi avant elle.

Deux ans après, en 1881, M. Edmond Blanc acquit pour 11.000 francs, à la vente du haras de M. A. Desvignes, un yearling mâle nommé Soukaras, qui devait remporter en 1883 la Grande Poule des Produits, puis fournir à quatre et cinq ans une carrière honorable sur les obstacles.

En 1886 Soukaras fut envoyé à l'établissement d'élevage de son propriétaire : il y retrouva Nubienne ; et, de leur union, naquit en 1887 une femelle alezane qu'on appela Norma.

Cette Norma ne débuta qu'à l'âge de trois ans : sous les couleurs de son éleveur, elle disputa deux modestes épreuves ; puis, à Vincennes, mise à réclamer pour 8.000 francs, elle fut achetée avant la course par le vicomte de Rainneville, pour lequel elle glana en province environ 19.000 francs.

Devenue poulinière, Norma produisit en 1895, avec un vainqueur du Prix Hocquart, Vanneau, une femelle alezane. Celle-ci, nommée New Primrose, commença par s'adjuger un succès pour sa première sortie à deux ans ; mais elle en resta là et fournit ensuite jusqu'à cinq ans, soit en plat, soit en obstacles, une suite de performances si modestes, que sa propriétaire, la vicomtesse de Rainneville, à qui on l'avait réclamée peu de temps auparavant, put la racheter vers la fin de sa carrière pour 550 francs.

New Primrose fut donc envoyée au haras d'où elle était sortie. Son union avec l'étalon Saint Hilaire, un propre frère de Saint Damien, donna comme résultat en 1904 une femelle alezane, Aux Armes.

Cette Aux Armes fut inscrite comme yearling à la vente de l'écurie et du haras de la vicomtesse de Rainneville et achetée 900 francs par MM. Caillault.

Elle débuta, à l'âge de deux ans, par une victoire inattendue, à la cote de 44/1, dans un prix à réclamer. Rachetée par son propriétaire, elle fournit deux autres performances ; l'une dans laquelle elle resta au poteau, l'autre dans laquelle elle fut non placée, avant de remporter un second succès à réclamer ; mais cette fois, elle fut enlevée à M. Caillault par M. Henriquet. Pour ce dernier, elle gagna une épreuve du même genre et fut achetée par M. X. Balli. Sous les couleurs de celui-ci, elle triompha toujours dans la même catégorie et fut réclamée 15.555 francs par M. Olry-Rœderer.

C'est ainsi qu'après des pérégrinations compliquées, la souche, qui semblait s'être établie chez M. Edmond Blanc, est venue se fixer chez M. Olry-Rœderer et lui donner Alerte VI, l'héroïne du Prix de Diane.

En effet, entre les mains de son nouveau propriétaire, Aux Armes abandonna définitivement les épreuves à vendre ; elle gagna encore une fois à deux ans ; puis à trois ans, une fois victorieuse, elle atteignit 38.900 francs de gains ; enfin, elle fut envoyée au haras où elle donna en 1911 son premier produit, Alerte VI par Ramrod.

Ramrod est né en 1903, en Angleterre, où il fournit une carrière dénotant quelque qualité. Après deux sorties obscures à deux ans, il échoua de bien peu dans les Deux Mille Guinées, se plaçant troisième à une encolure de Sancy qui était lui-même à une tête du vainqueur Gorgos. Il n'eut pas beaucoup plus de chance à Ascot contre Bridge of Canny ; mais il remporta néanmoins quatre victoires, parmi lesquelles le Newbury Summer Cup.

A l'âge de quatre ans, il abandonna l'hippodrome et fut acheté pour les Haras Nationaux, qui l'importèrent en France. Les seuls produits intéressants qu'il ait déjà donnés sont Judée, Rutland, Dacier et Alerte VI.

Ramrod est fils de Carbine, le célèbre champion australien, qui gagna près de 700.000 francs de prix au cours d'une carrière comprenant trente-trois succès, six places de second, trois places de troisième et un seul échec. Quoique né en Australie, Carbine est issue des origines anglaises les plus pures : Toxophilite, Brown Bess deux fois répétée, Stockwell et Newminster.

La mère de Ramrod, Esk, se rattache à la même souche que Simonian, la grand'mère de l'une étant la grand'mere de l'autre : elle contient en outre, trois fois Newminster, qui fait ainsi superposition d'inbreedings sur celui qui se trouve réalisé chez Ramrod ; car la grand'mère de Ramrod, sa mère et Ramrod lui-même sont inbred sur Newminster.

Le père d'Aux Armes, Saint Hilaire, possède deux sangs précieux d'Angleterre : Saint Simon et Hermit.

Quant à sa mère, New Primrose, ses origines sont presque toutes françaises. Sa souche maternelle est importée en France depuis de longues années s'échelonnant sur de nombreuses générations. Pour trouver la fondatrice étrangère, il faut remonter jusqu'à l'arrière-grand'mère de Nubienne, Flirtation, qui, née en Angleterre en 1840, a été importée en France en 1844.

En outre, la souche a reçu depuis cette date des infusions successives de la part d'étalons nés en France : Ruy Blas, Soukaras, Varmeau. Seules les deux plus nouvelles alliances marquent la nouvelle intervention des sangs anglais avec Saint-Hilaire, père d'Aux Armes et Ramrod, père d'Alerte VI.

Nous trouvons cependant dans le pedigree d'Alerte VI une caractéristique qu'on ne saurait laisser échapper. Nous avons insisté, à propos de Ramrod, sur l'influence prédominante de Newminster, dont un courant est apporté par l'intermédiaire d'Hermit. Or, Aux Armes possède, par son père Saint Hilaire, un courant d'Hermit très rapproché. Il y a donc chez Alerte VI inbreeding sur Hermit, fortement soutenu par un redoublement d'inbreeding sur Newminster. C'est là une formule.

RENÉ RIONDET.

VIDART ET SES MÉCANICIENS

Comme il l'a expliqué dans le précédent numéro, René Vidart n'a pour ainsi dire jamais fait d'apprentissage. Dès ses débuts en 1910, il vola. A cette époque, les chefs-pilotes n'existaient pas encore. Il s'en tira avec quelques casses et de rares contusions.

Ma Carrière d'aviateur (1)

PAR RENÉ VIDART

En effet, peu de temps après, grâce à mon ami Bathiat, je trouve une exhibition à Lille. Les fonds que mon père m'avaient donnés commençaient à diminuer, comme tous fonds qui se respectent ! Aussi était-ce le cœur plein d'espérance que je sautais sur mon appareil, à l'aérodrome de Lille, le 14 juillet 1910.

La Fête Nationale me fut peu favorable, elle se vengeait sans doute de ma réforme militaire.

L'aérodrome était moins grand, beaucoup moins grand même que celui de Reims. Des arbres immenses le bordaient. Mais qu'est-ce pour un champion de ma valeur ! Je roulais à peine quelques mètres et me voilà piquant droit vers le ciel comme si mon appareil était un hélicoptère !

Adieu, la sagesse ! Adieu les conseils de prudence de Wagner ; jeune Icare, je veux étonner les oiseaux, défier les étoiles. Mais, de la coupe aux lèvres, quel abîme !

J'étais à 40 mètres de haut, me demandant déjà comment je pourrais descendre, lorsque mon appareil ayant perdu complètement sa vitesse se renversait et, malgré une défense désespérée, venait s'écraser sur le sol. Etais-je mort ? Etais-je vivant ? Etais-je indemne ? Etais-je en miettes ? Telles furent les questions qui assaillirent aussitôt mon esprit et que je cherchai à résoudre au plus tôt.

Je sortis presque intact de cet accident : une côte un peu gauchie et mes vêtements déchirés, c'était tout. Quant à ma pauvre libellule, j'eus toutes les peines du monde à la défendre contre les employés de l'octro qui s'obstinaient à croire que c'étaient des allumettes de contrebande.

Pourtant la veine, qui avait défailli en cette circonstance, voulut bien ne pas m'abandonner et, au mois d'août de la même année, je partais au meeting de Lamark (Ecosse) avec un appareil que la maison Hanriot m'avait donné gracieusement à la place du mien. C'était l'époque où l'on avait encore des égards pour les pilotes !

Je fis à ce meeting la connaissance de plusieurs champions, tel que ce pauvre Geo Chavez pour lequel j'ai conservé un pieux souvenir. A ce moment seulement, je pouvais commencer à m'intituler aviateur et mes vols là-bas eurent un assez grand retentissement. J'y fis même une glissade sur l'aile qui empêcha Duray et Chavez de finir le thé que leur servaient de gracieuses misses. C'est vous dire !

De retour à Reims, je continuai chaque jour mon entraînement et arrivai à une connaissance très approfondie de ma libellule Hanriot, mais l'argent diminuait de plus en plus. Ayant trop d'amour-propre pour en demander à mon père, je restreignais mon train de vie au minimum et nous finissions, mon mécanicien et moi, par aller manger dans les gargottes à 1 fr. 50 le repas, vin et café compris. Et je vous assure qu'on ne mange pas trop mal !

Lecteurs, ne me plaignez pas, ce sont mes plus beaux jours que j'ai passés à cette époque. Pourtant il fallait trouver une solution !

CHAPITRE II

PREMIÈRES ARMES SUR UN NOUVEL APPAREIL

J'étais assez lié avec Béchereau, l'éminent ingénieur des monoplans Deperdussin, qui préparait alors cet appareil qui depuis a fait tant parler de lui. J'avais même été présenté à M. Deperdussin qui m'avait déjà invité à chasser dans sa propriété des Marais, près de Laon.

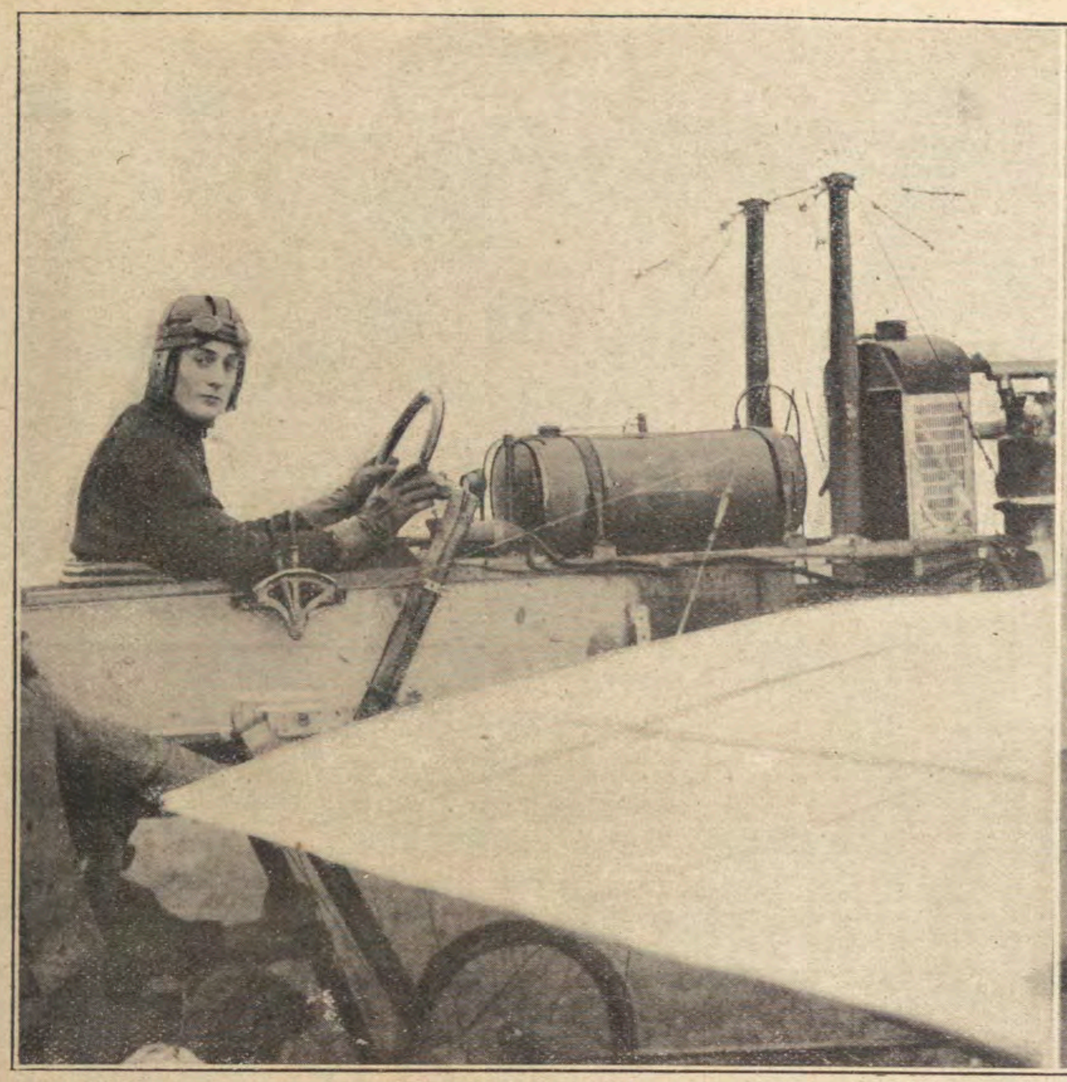
Un jour qu'il m'avait renouvelé une de ses aimables invitations, une idée germa dans mon cerveau. Si mon moteur voulait bien me faire l'immense plaisir, rare à cette époque, de tenir pendant 50 kilomètres au-dessus de la campagne, j'irais à la chasse avec mon appareil, et peut-être alors, M. Deperdussin, flatté de cette attention, me demanderait-il de devenir son pilote.

Toujours servi par mon étoile, je réussis sans encombre le programme indiqué. Par quel hasard, mon moteur ne me plaqua-t-il pas dans cette promenade, lui qui en avait si souvent l'habitude sur l'aérodrome ! Je l'ignore. Je n'ose croire que ce résultat ait pu tenir à la légère sympathie que je lui avais inspirée. Toujours, selon le programme, M. Deperdussin, très satisfait, m'offrit une place de pilote que j'acceptai, vous comprenez avec quel enthousiasme. C'était la vie assurée, sans avoir à recourir à la bourse familiale, et l'avantage d'avoir tous les atouts en mains pour arriver à me faire connaître.

Le 13 octobre 1910, j'essayais, ainsi que Busson, le premier appareil Deperdussin, qui volait immédiatement très bien. Le salon d'aviation arrivait alors et, au lieu de parader dans un stand, ce qui me déplaît souverainement, je demandais à M. Deperdussin la permission de monter encore une fois mon vieil Hanriot pour le meeting de Liége. Je m'attribuais là quelques lauriers enlevant le prix de vitesse les deux premiers jours. Mais volant ensuite par un vent très violent, j'étais plaqué à ras du sol dans un remous et je faisais une chute qui m'étourdissait un peu et mettait mon appareil dans un piteux état.

Au mois de décembre 1910, j'étais nommé directeur de l'école Deperdussin de Reims et j'avais comme premier élève mon brave ami Maurice Prévost, l'homme le plus rapide du monde, qui s'est rendu si célèbre depuis. Ce n'est pas une de mes moindres fiertés, d'avoir été le professeur d'un pareil champion.

(1). Voir le n° 820.



RENÉ VIDART CHANGE D'APPAREIL

En octobre 1910, René Vidart changea de marque d'appareil. En mars 1911, il se rendit célèbre par ses raids maritimes sur la Côte d'Azur et ses vols au-dessus de Nice.

VIDART ET LE LIEUTENANT MOREL

En janvier 1911, Vidart, avec le lieutenant Morel comme passager, battait tous les records avec passager au-dessus de la campagne, couvrant 40 kilomètres en 29 m. 40 secondes.

Je prenais bientôt livraison d'un Deperdussin 2 places, tandem 50 chevaux Gnôme et, le 31 décembre, par un froid glacial, je volais de Reims à Mourmelon, ayant à bord Alexandre Bory, mécanicien de Busson. L'après-midi du même jour, je battais les records du monde de vitesse avec passager à 80 kilomètres 700 à l'heure et perdais la coupe Deperdussin, faute de 40 kilomètres, à cause de la nuit. Tout le monde me félicitait, mais j'étais furieux. Comme Titus, malgré tout, je n'avais pas perdu ma journée.

Je passais les mois de janvier et de février 1911 à diriger l'école de Reims, mais je commençais à m'ennuyer ferme de cette vie monotone et jamais renouvelée. Aussi poussais-je un soupir de soulagement le jour où M. Deperdussin, qui séjournait à Nice, m'écrivait pour me demander d'aller sur la Côte d'Azur montrer aux nombreux étrangers, les élégants contours de mon cher « zizi », comme j'appelais mon appareil. Dans cette ville je faisais la connaissance de Legagneux, et peu de jours nous suffisaient pour devenir les grands amis que nous sommes restés. Je me liais également avec Marc Pourpe, déjà vieux pilote quoique non encore breveté, qui inculquait les principes du vol à toute une théorie d'élèves. Et le soir, quand nous rentrions ensemble de La Brague, nous ne pensions pas que nos étoiles seraient favorables un jour : je ne songeais pas plus à Paris-Rome et au Circuit Européen que lui à ses fantastiques raids d'Indo-Chine et à son incomparable voyage de 4.500 kilomètres au-dessus du désert, du Caire à Khartoum et retour. — T'en souviens-tu, Marc, de ces quelques jours passés ensemble ?

A Nice, encore, je connus le lieutenant Bague, accompagné de son fidele biographe Jacques Mortane, envoyé spécial de la *Vie au Grand Air* et d'*Excelsior*, chargé de narrer les péripéties du raid qu'espérait accomplir le malheureux pilote : Nice-Tunis. Bague était un être charmant, un cerveau remarquable, mais un illuminé. Il se croyait un apôtre de l'aviation et ne voulait pas gagner d'argent en volant. S'il vivait encore, il verrait que son rêve est devenu, hélas ! une réalité. Il nous contait, à Pourpe, Mortane et moi, les diverses étapes de sa randonnée avec une netteté stupéfiante qui nous effrayait d'ailleurs. Heure par heure, minute par minute, l'emploi de son temps était fait. Il arriverait à Ajaccio à tel moment, en repartirait à tel autre, retoucherait le sol à tel instant. Nous avions parfois envie de rire, mais la foi de cet apôtre devenu martyr imposait l'admiration. Il volait plutôt mal, brutalement, sans douceur. Ses atterrissages causaient toujours de l'effroi à Mortane et à son photographe Simons qui craignaient le bris de l'appareil et voyaient en même temps s'évanouir leur voyage en Corse. Aussi lui conseillaient-ils sans cesse la prudence et le suppliaient-ils de ne monter que pour prendre le départ. Bague avait déjà volé de Nice à l'île de Gorgone, battant le record du vol maritime. A la tentative à laquelle je fais allusion, il ne prit pas le départ, sa boussole (une véritable bassine à confiture) s'était brisée, mais... Mortane et Simons attendaient à Ajaccio ! Il est vrai qu'ils ne virent pas Tunis ! A son essai suivant, le lendemain du jour où je passai à Nice dans la course Paris-Rome, le malheureux officier se perdit en mer comme Cecil Grace, comme Hamel. On ne le revit jamais ! Pauvre Bague !

Pendant un mois et demi, je faisais continuellement des vols très prolongés au-dessus de la mer et étais merveilleusement servi par mon appareil et mon moteur, jamais ils ne se transformèrent en torpilleur ou en sous-marin. Parmi mes vols les plus notoires de cette saison, j'en citerai deux particulièrement : le Corso fleuri de Nice et le raid Nice-Sainte-Maxime et retour.

Legagneux et moi avions décidé d'assister au Corso de Nice du haut de notre balcon mécanique, mais le même jour j'étais invité par le Polo-Club de Cannes. Aussi à une heure de l'après-midi, ayant devant moi une corbeille de fleurs, je pris mon vol pour Cannes. Au terrain de polo, une nombreuse et élégante société m'attendait et j'étais on ne peut mieux reçu. Après avoir sablé le champagne, le baron de Saint-Marc m'offrait un très joli caisson à cigares, en argent qui a une place d'honneur dans mon appartement.

Mais le temps passait et les Niçois m'attendaient : je sautais donc dans mon appareil qui s'impatientait malgré le flirt qu'il avait entamé avec les chevaux de polo. Un membre du club lançait mon hélice, d'ailleurs pas mal du tout. Je faisais deux vols au-dessus du terrain en lançant avec élégance et galanterie, si j'ose m'exprimer ainsi, quelques-uns de mes bouquets, puis je prenais la direction de Nice. Quand j'y arrivais à une assez grande hauteur, la fête battait son plein, la Promenade des Anglais était noire de monde et aux balcons des hôtels c'étaient de véritables grappes humaines. Entre le public et moi, une espèce de mouette, encore assez rare à cette époque, montait, descendait, virait à angle aigu, rasait la foule. En cet oiseau, je reconnus tout de suite Legagneux qui, m'ayant devancé, se livrait au-dessus des maisons et de la mer à ses tours de force habituels.

Mon appareil avait frémit en sentant un ami dans les parages, et pour calmer son impatience je l'amenais en vol plané à 20 mètres au-dessus de la Promenade des Anglais. Alors commençait une ronde fantastique : Legagneux et moi rivalisions de vitesse et d'audace au-dessus du public qui nous servait d'aérodrome mouvant et peu sûr. Nous passions si près que nous reconnaissions très bien les personnes et échangions avec elles des bouquets de fleurs. Les nôtres arrivaient presque toujours à leur but, mais ceux qu'on nous lançait retombaient le plus souvent sur le nez des personnes qui nous les envoyaient... ou sur celui de leurs voisins.

Mais que de fois, ce jour-là, par notre excitation mutuelle n'avons-nous pas risqué bêtement notre vie et celle de paisibles promeneurs ! Tout occupé à jeter mes fleurs, et volant à la hauteur du deuxième étage des hôtels, pendant quelques secondes je perdais ma direction et, quand je regardais de nouveau devant moi, j'avais juste le temps de faire un virage vertical pour empêcher une de mes ailes de heurter un balcon.

A un autre moment, virant au-dessus de la mer, mon moteur s'arrête soudain, je n'ai pas de temps à perdre. Mais en une seconde que ne fait-on quand sa vie est en jeu et qu'on garde son sang-froid. Je regarde toutes mes manettes et j'aperçois mon robinet d'essence fermé. Quand de nouveau mon moteur reprend, il n'y avait pas loin entre mes roues et l'Aquarium du Créateur.

(A suivre.)

RENÉ VIDART.